06 | LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014
Clarín

RADIOGRAFÍAS
1500 y Citroën DS.

FÓRMULA 1
Tyrrell 001 de Jackie Stewart.

PERSONAJE
Giovanni Agnelli.

FIAT 1500
LA BERLINA DE UNA ÉPOCA

FIAT 1500 AÑO 1964.
Motor cuatro cilindros en línea, 80 CV y palanca al volante.

Clarín

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

FIAT 1500

SUMARIO 6









FIAT 1500

Lujoso y de mecánica noble

Impactó al público con características propias de un coche de segmento superior, donde sobresalía su calidad de terminación. De líneas modernas, su motor era simple, confiable y de buenas prestaciones.





FIAT 1500 C GRAN CLASE 1967.

FIAT 1500

Argentino por adopción

Nacido en Italia, donde fue presentado en 1961, dos años después desembarcó en nuestro país para continuar la oferta que proponía Fiat con el 1100, modelo al que reemplazó. Como sucedió con los inmigrantes italianos de principios del sigo XX, se afincó, fue aceptado y terminó siendo un compatriota más.



El Fiat 1500 apareció en Italia como una versión más potente del 1300, un modelo que no llegó a la Argentina. En cambio, sí tuvimos al 1100 que fue finalmente el vehículo que en 1963 terminó siendo reemplazado por el 1500. El 1100 era un coche de probada confiabilidad que se había convertido en todo un símbolo de la clase media argentina, por lo menos de aquélla de bolsillos más gordos y que podía evitar el hecho de conformarse con el 600, un auto popular con todas las letras. El 1500 era un paso adelante en la transformación genética de los modelos de la marca, manteniendo proporciones con su predecesor pero refinando sus líneas. Esa figura era percibida por el público como moderna, y no se equivocaba. Además, su mecánica pronto probaría su nobleza y, por otra parte, los éxitos en las carreras de autos de la época le dieron un aura que lo colocaba entre los preferidos de los fanáticos de los fierros. Así terminó

de redondear un prestigio que lo hace uno de los Fiat más recordados de todos los tiempos.

Lujoso a la vista

El ejemplar de la producción fotográfica es de los primeros de una trayectoria larga. Con varias versiones de carrocería, la del 1500 es una familia que duró, en total, nueve años. Si bien nunca se le asignó ese calificativo de entrada, sí terminaría siendo recordado como el "corto". Es que, con 4.030 mm de largo, medía unos 23 cm menos que el 1500 C que aparecería como su sucesor en 1965. La diferencia en su distancia entre ejes era algo menor, de 8,5 cm, pero igualmente ya mostraba que podía llevar confortablemente a cuatro pasajeros.

SE RECUERDA COMO **EL "CORTO"** A AQUEL PRIMER 1500.

El 1500 irrumpió para revolucionar el segmento de los coches de tamaño mediano de la época. Traía elementos de equipamiento y una calidad de terminación dignos de vehículos de segmentos superiores. Impresionaba a los usuarios no sólo por la diferencia que había con su predecesor, sino también por cómo respondía a la hora de la comparación con autos de la competencia de similares dimensiones.

Deportivo al manejarlo

Este Fiat no era de los más veloces, pero rozaba los 140 km/h (oficialmente la marca informaba 125 km/h). Era una velocidad máxima suficiente para proporcionar un andar suave, una característica destacable tanto en las marchas más bajas como con la cuarta en ruta. Aceleraba de 0 a 100 km/h en 18 segundos y, para detenerse, el 1500 se valía de unos frenos que habían mejorado respecto de coches anteriores por tener discos en las ruedas delanteras.

Realizar viajes largos no era una pesadilla, algo que se suponía cierto con otros vehículos en la época, porque sus asientos delanteros eran regulables. En la ciudad, el conductor disfrutaba de una radio de giro calificado como ideal y una dirección que respondía a sus requerimientos. La maniobra de estacionamiento se presentaba simple no sólo por esa razón, sino también por las medidas contenidas de su carrocería.

Lo que se destacaba en su época era su notable comportamiento en ruta. Pero más que por la velocidad, debido a su estabilidad. Manejar un 1500 en ese ámbito ofrecía al conductor la posibilidad de disfrutar de un coche con una tenida excelente, lo que denotaba una buena suspensión. Esas sensaciones y la seguridad que afloraban al sentarse al volante de este modelo inspiraban a sus amantes quienes lo consideraban casi un deportivo, algo que pronto quedó fuera de discusión con la llegada de la cupé de Vignale, en 1966.





123.000

ES LA CANTIDAD TOTAL DE UNIDADES DEL MODELO VENDIDAS EN LA ARGENTINA.

ESPECIFICACIONES

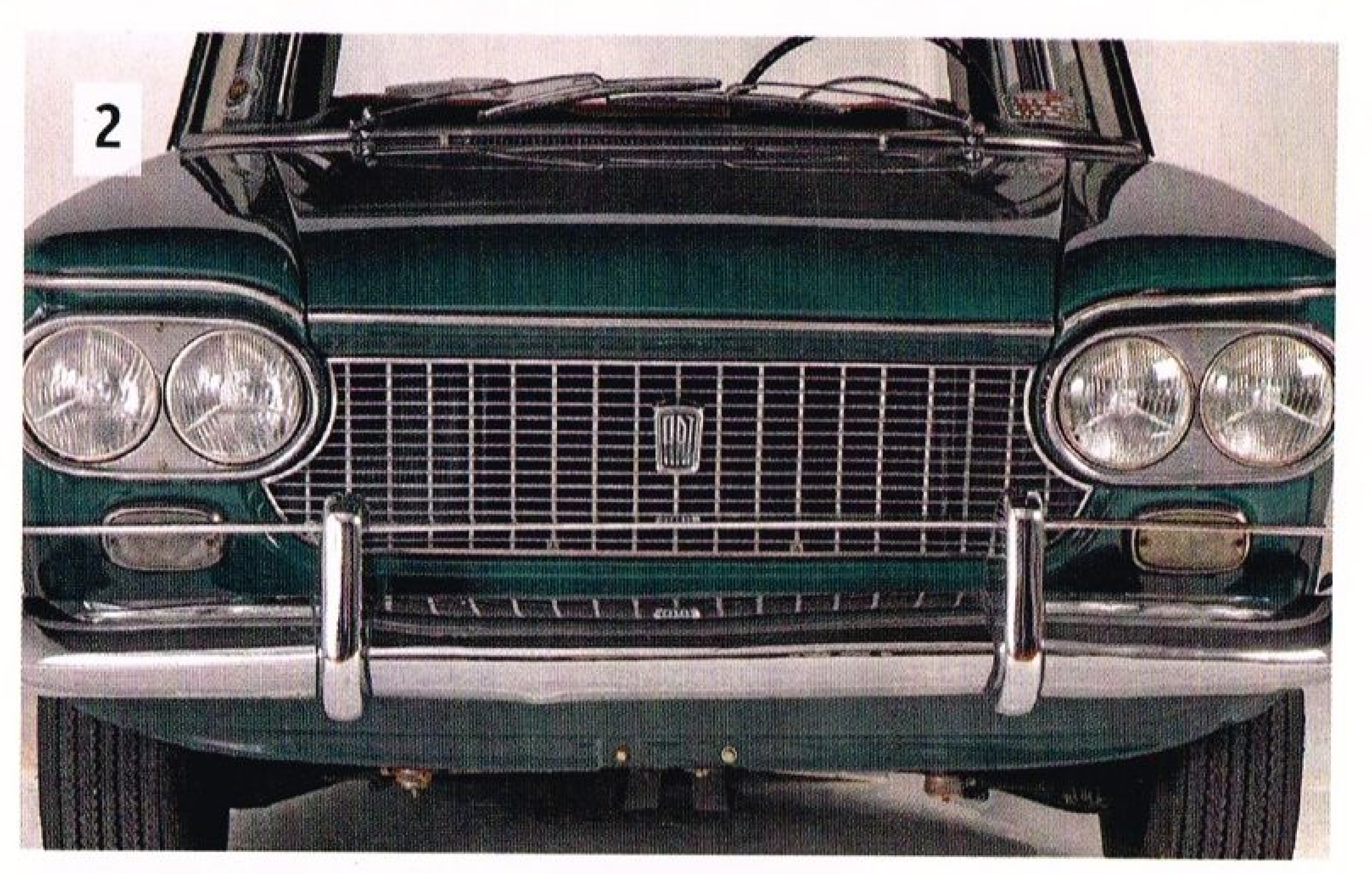
- **Modelo**
  FIAT 1500 BERLINA 1964
- **Años de producción**
  1964-1965
- **Motor**
  Cuatro cilindros en línea, delantero, longitudinal
- **Cilindrada**
  1.481 cc
- **Potencia**
  80 CV (5.200 r.p.m.)
- **Carburador**
  Weber 28-36-DCD 15
- **Transmisión**
  Manual de cuatro marchas sincronizadas
- **Tracción**
  Trasera
- **Suspensión**
  Delantera de brazos oscilantes, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora; trasera de ballestas y amortiguadores hidráulicos telescópicos
- **Frenos**
  Delanteros de discos y traseros de tambor
- **Velocidad máxima**
  139 km/h

FIGURA EXTERIOR

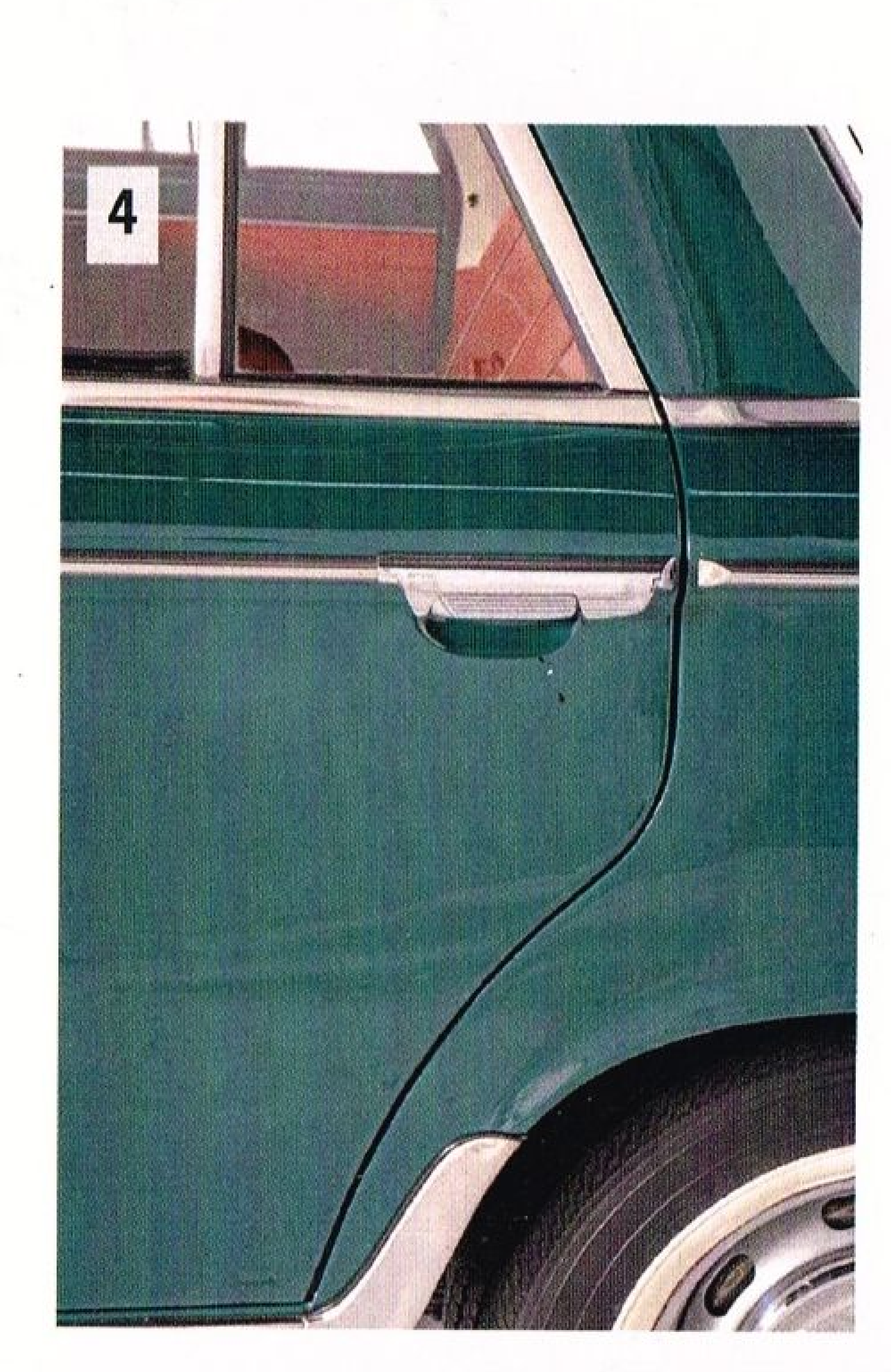
Es una típica berlina de volúmenes casi simétricos, lo que se aprecia al verlo de perfil. La elegancia del auto está remarcada en todos los elementos cromados que presenta, en manijas, baquetas, marcos de ventanillas y zócalos.

1. Llantas de estilo deportivo, con banda blanca sobre los neumáticos. **2.** Diseño clásico de la parrilla, con detalles como el logo de la marca en el centro. **3.** Cuarta ventana detrás del parante trasero, que garantiza visibilidad para los ocupantes. **4.** Manijas de las puertas traseras. **5.** Tapa del tanque de combustible, debajo de los faros traseros izquierdos.


1


2


3


4

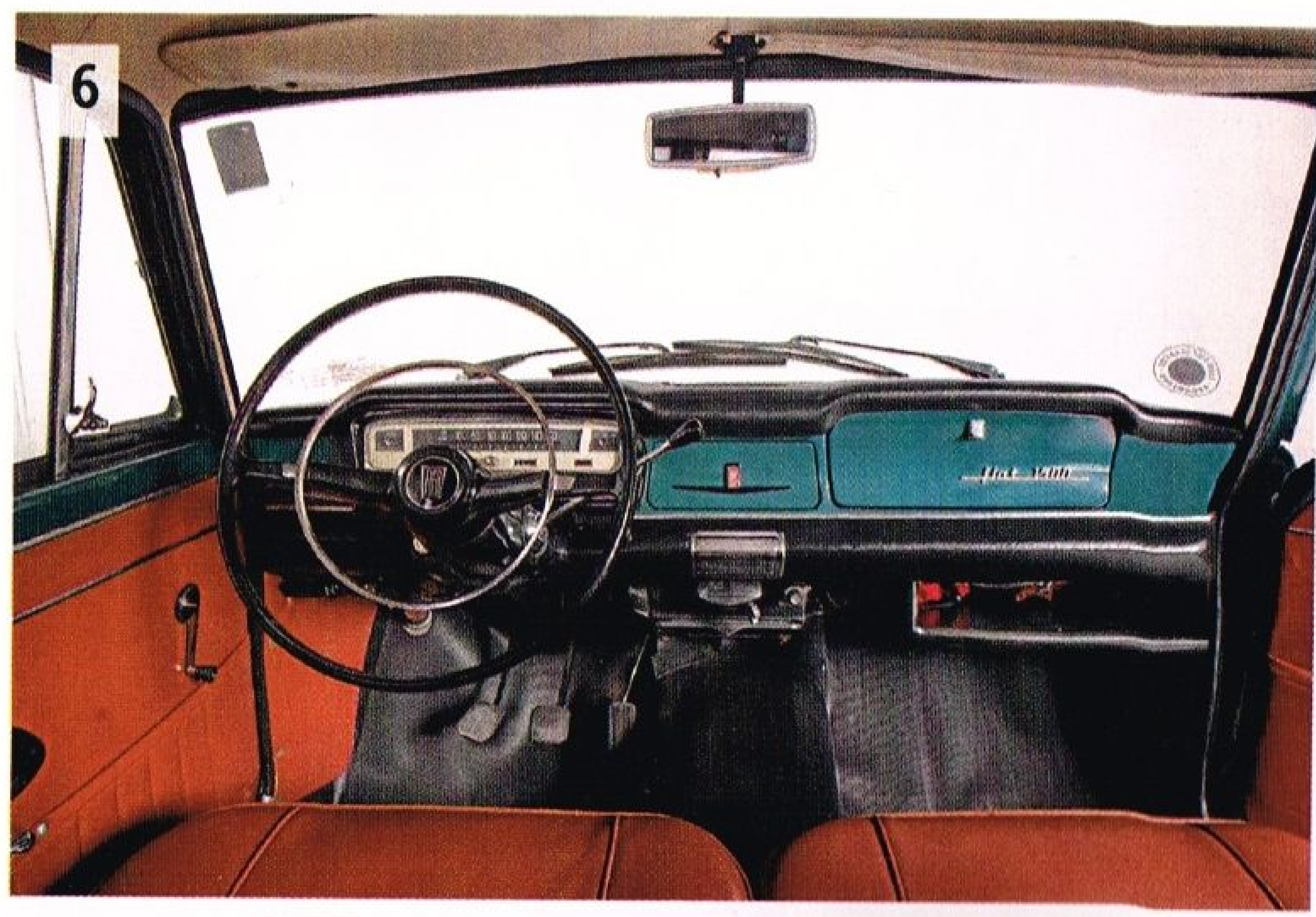
5

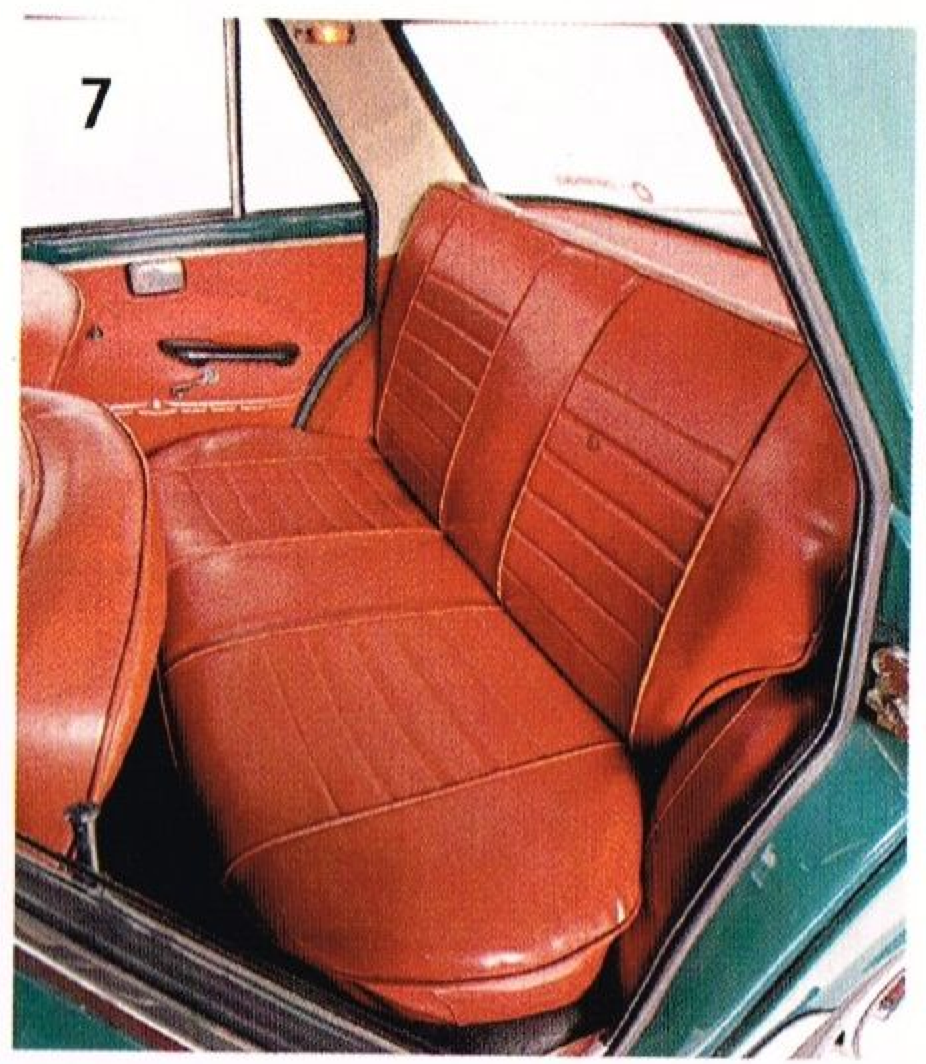


6. Interior con una muy buena terminación, por encima de la media en el segmento de los autos de la categoría. **7.** Buen espacio para las plazas traseras, y tapizados de excelente calidad. **8.** Relojes clásicos como todos los Fiat de la época, de fácil lectura para el conductor. **9.** Manijas para la apertura de las puertas, sobre un interior revestido en cuero. **10.** Comandos del interior y gaveta portaobjetos.

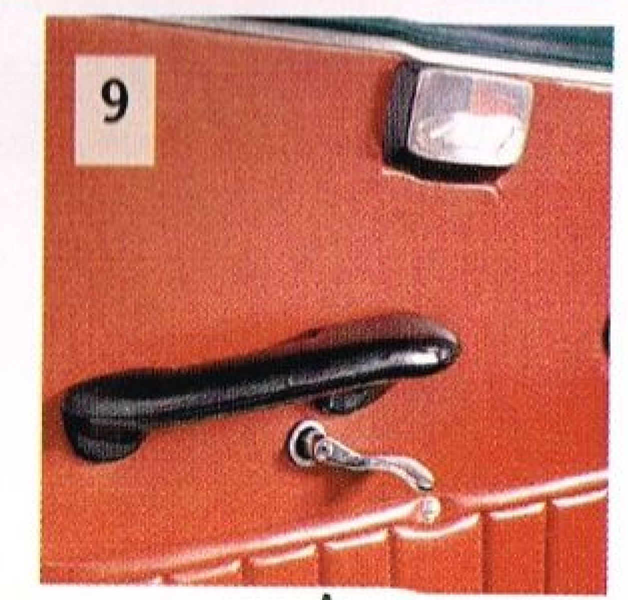
EL HABITÁCULO

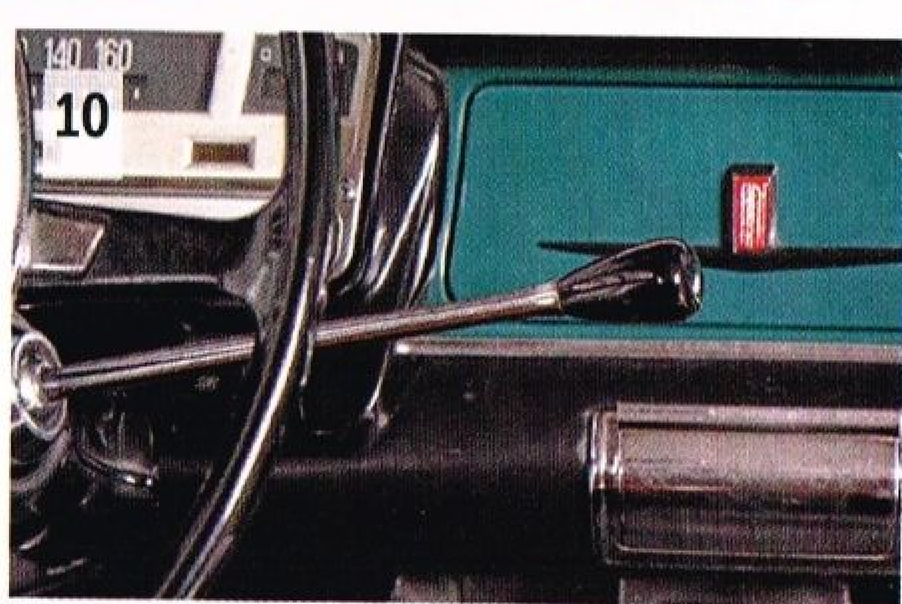
Aunque de dimensiones inferiores a los enormes "lanchones" de origen norteamericano de su época, la excelente calidad de terminación de su interior hacía del 1500 un coche refinado y comparable a otros de segmentos superiores.











BAJO EL CAPÓ

La simplicidad y robustez de sus mecánica fue heredada de otros modelos de la marca. Está propulsado por un cuatro cilindros silencioso al regular y poco rumoroso al girar a más de 5.000 r.p.m., régimen que alcanza a velocidad máxima.

El auto popular de la clase media

A comienzos de la década del 60, la industria automotriz nacional estaba en pleno auge. Y Fiat no era la excepción. En su fábrica de El Palomar ya producía dos modelos de gran éxito:el emblemático 600 y el 1100.

Para reemplazar a este último, la compañía trabajó en el desarrollo de otro modelo que también fue aceptado por el público debido a sus líneas modernas y su mecánica simple y confiable: el Fiat 1500.

Presentado en 1963, este modelo acumuló grandes logros en el terreno deportivo y también tuvo un significativo número de ventas, ya que hasta 1972 se comercializaron 123.000 unidades.

Existieron varias versiones del 1500. A la primera denominada "Corta", le siguió la "Larga", conocida como 1500 C, sumándose otras construidas sobre la misma plataforma como la Coupé diseñada por Vignale, la variante rural, llamada Familiar y la Multicarga, que era una pick up mediana, diseñada con un generoso volumen de carga.

FIAT 1500C **GRAN CLASE**

- **Años** 1965-1969
- **Cilindrada** 1.481 cc de 81 CV
- **Caja** Manual, de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 147 km/h
- **Unidades producidas** 64.844

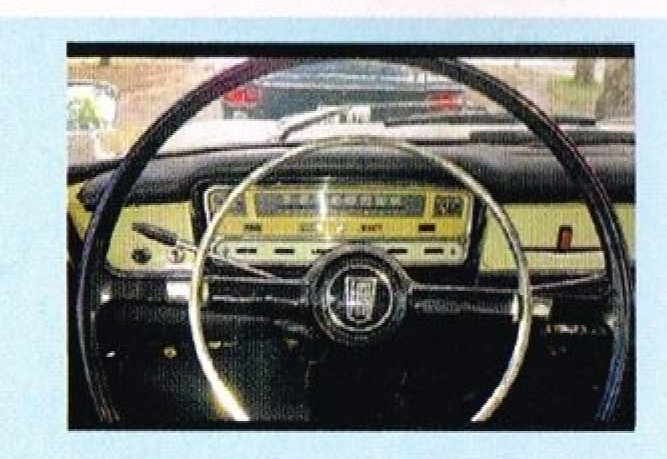


En 1965, Fiat lanzó el sucesor del primer 1500. Esta versión, conocida como "largo", fue lanzada oficialmente como Fiat 1500C Gran Clase, que, derivado de la carrocería que en Italia se utilizaba para los taxis, además de tener 20 centímetros más de largo, presentaba algunos cambios estéticos en el frente (con nueva parrilla, distribución de luces y protectores de goma en los paragolpes), en la tapa del tanque de combustible (que estaba en la cola y pasó al guardabarros trasero), nuevo grupo de ópticas y una mecánica con pequeños ajustes.

En 1968 tuvo una actualización. Cambió el tablero clásico a cinta por dos instrumentos redondos (velocímetro y marcadores luminosos). Además, cambió la ubicación de la selectora de cambios, que siempre estuvo en la columna de dirección y pasó al piso. En 1969 se incorporó el tacómetro, de modo que el tablero pasó a tener tres relojes.

FIAT 1500 **FAMILIAR, LA RURAL**

- **Años** 1964-1971
- **Cilindrada** 1.481 cc de 81 CV
- **Caja** Manual, de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 144 km/h
- **Unidades producidas** 23.411





Además de la Berlina, se fabricaron localmente tres modelos basados en la plataforma del sedán. Uno fue el Familiar, lanzado en 1964. Entre sus particularidades mecánicas, este vehículo incorporaba suspensión trasera con barra estabilizadora, que le daba un comportamiento más seguro. Durante sus siete años de vida, el modelo fue recibiendo los mismos cambios estéticos que la variante sedán. En 1969, la cilindrada pasó a ser la que luego traería el Fiat 1600 (1.625 cm^3)

FIAT 1500 **COUPÉ, EL DEPORTIVO**

- **Años** 1966-1969
- **Cilindrada** 1.481 cc de 81 CV
- **Caja** Manual, de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 160 km/h
- **Unidades producidas** 5.228



Este modelo nació en Italia en 1963 ante las exigencias del público fierrero, deseoso de una variante deportiva. Desarrollada por el carrocero italiano Alfredo Vignale, fue llamada Berlini 4 posti, y tomaba elementos mecánicos y la plataforma del 1500 "corto". La segunda serie se mantuvo prácticamente sin modificaciones, mientras que la tercera, llamada Berlini 5 posti due porti fue concebida con la plataforma del 1500 C (aquí conocido como "largo"), y tuvo importantes cambios estéticos por fuera y en el panel de instrumentos. Esta última versión fue la que Fiat Concord decidió incorporar a la producción local a partir de 1966.

Mecánicamente presentaba algunas diferencias respecto del 1500 C; por ejemplo, si bien el motor mantenía sus características generales, fue modificado para lograr una mejor respuesta y una mayor velocidad.

En 1969, Fiat reemplazó su línea 1500 por la del 1600, y la Coupé recibió el motor de este último.





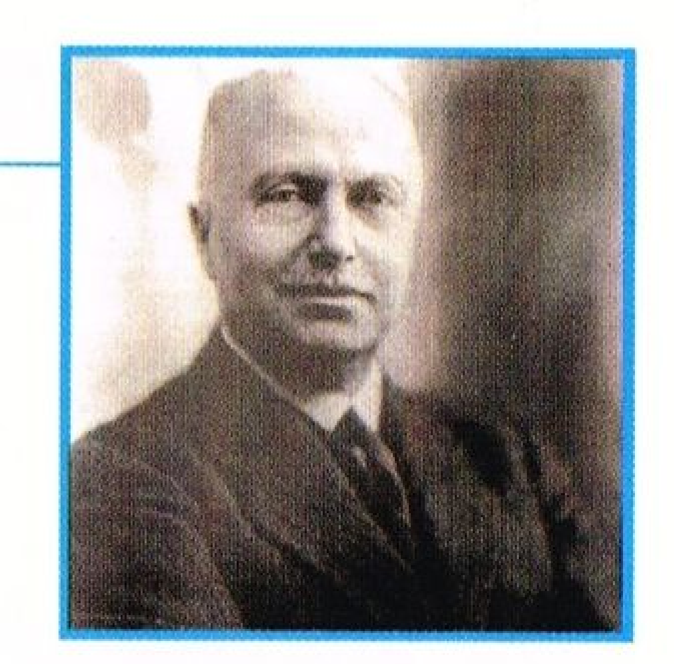
FIAT 1500 **MULTICARGA, PARA TODO**

- **Años** 1965-1972
- **Cilindrada** 1.481 cc de 81 CV
- **Caja** Manual, de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 129 km/h
- **Unidades producidas** 16.074

La pick up de la gama 1500 debutó en 1965, un año antes que la versión Coupé. Llevo el nombre 1500 Multicarga y estéticamente su trompa se distinguió por el uso de solo dos ópticas principales en lugar de cuatro como tenían las berlinas. Con capacidad para tres personas, este utilitario también fue construido sobre la plataforma del 1500 C. Pensada para el trabajo, su caja tenía un generoso volumen de carga. Al igual que las versiones Coupé y Familiar, esta variante también cambió su motorización a partir de 1969, incorporando el propulsor de 1.625 cm3.



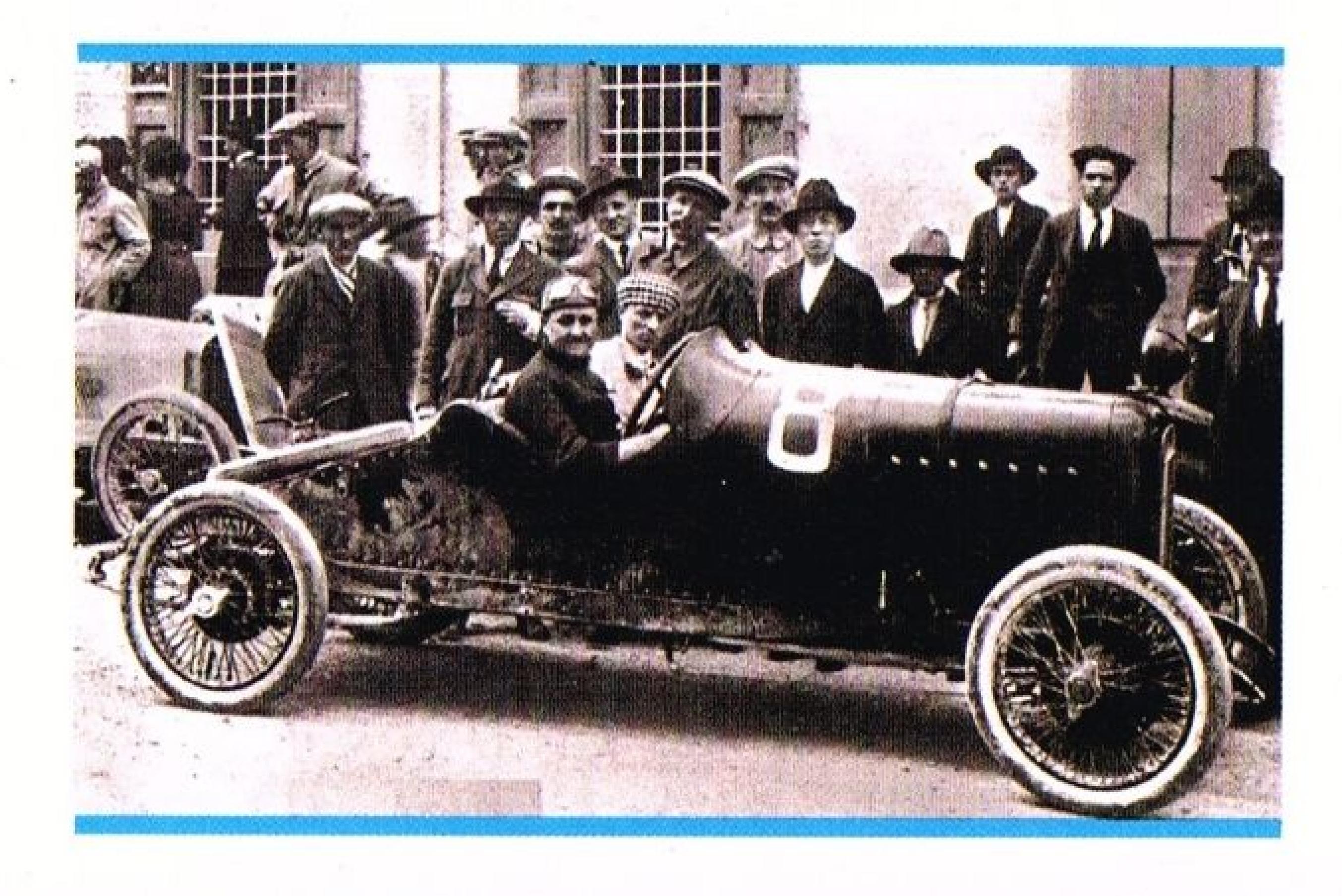
GIOVANNI AGNELLI



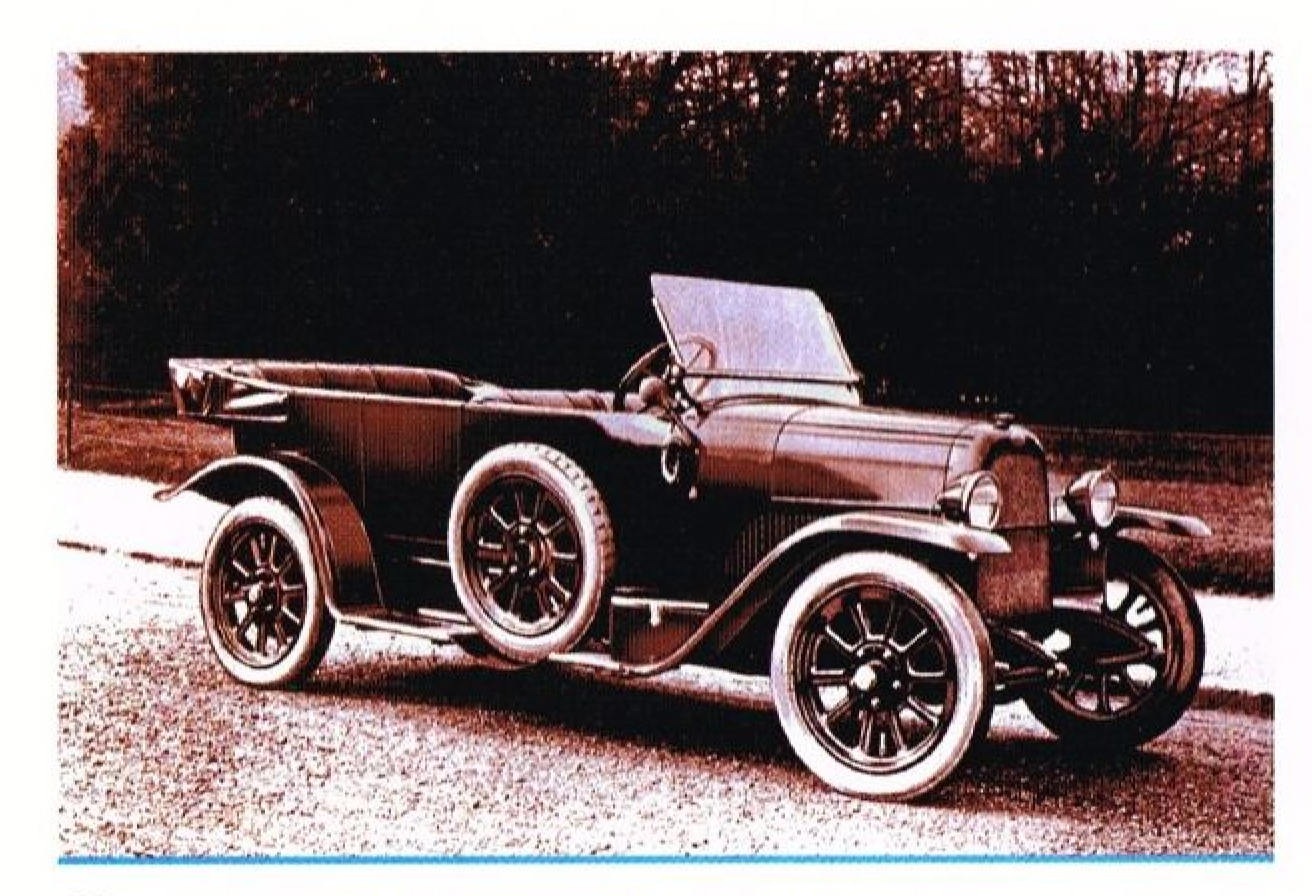
Fundador de una dinastía

Militar y apasionado por los desarrollos técnicos de finales del siglo XIX, quedó cautivado por ese vehículo que prescindía de los caballos para moverse. Creó Fiat junto a un grupo de empresarios y hoy es un emporio que trasciende la industria automotriz.

Fue un pionero equiparable a Henry Ford. Si bien no fue el primero en fabricar automóviles en una línea de montaje en serie, fue un personaje que, con sus actividades, inició una dinastía en Italia comparable a la de Ford en los Estados Unidos. Pero con su propio estilo, porque la familia Agnelli vivió el siglo XX con la impronta de la genética italiana. Giovanni Agnelli, de él se trata, nació el 13 de agosto de 1866 en Villar Perosa, un pequeño pueblo del Piemonte, al norte de Italia, allí donde la bota del mapa llega a la hipotética rodilla. Los Agnelli no conformaban una típica "parentela" de clase media. El padre de Giovanni, Edoardo, le marcó el camino, aún al morir cuando el pequeño tenía cinco años, momento en el que quedó a cargo de su madre, Aniceta Frisetti. Su progenitor supo ser un político reconocido, llegando a ser alcalde de Villar Perosa. El niño Giovanni llevaba un mandato interno que había heredado por sangre, algo que empezaría a comprobar al realizar sus estudios en una escuela religiosa de Turín, antes de ingresar a la carrera militar. La política estaría en su camino, no la podría esquivar, pero lo que realmente lo movilizaba era cultivar sus conocimientos técnicos como actividad paralela. Para poder alimentar esa pasión en todo su esplendor, Giovanni deseaba volver a su pago chico, algo que hizo cuando ya tenía el grado de teniente de caballería y se casó con Clara Boselli, con quien tuvo dos hijos, Caterina y Edoardo. Instaló un laboratorio en un sótano para despuntar el vicio de las investigaciones técnicas. Lo hacía con colegas y amigos que se le unían para, sin saberlo, empezar a convertirse en los expertos italianos de lo que pronto se denominaría automóvil. Su pasión estaba en esos fierros, aunque su actividad laboral, pero sobre todo social, pasaba por otro lado. Se dio cuenta de que los designios de su padre eran ineludibles, pero sobre todo de que una cosa no invalidaba a la otra. En 1895 él mismo se convirtió también en alcalde. En esos años ya se empezaba a hablar de un nuevo medio de transporte, muy ruidoso por cierto, pero que podía llevar a las personas de aquí para allá sin necesidad de recurrir a los caballos. Esos carruajes que podían propulsarse de manera mecánica lo intrigaron desde que escuchó sobre ellos por primera vez. Empezó a interiorizarse cada vez más en el tema, con el grupo de allegados. Cuenta la historia que hasta tuvieron en sus manos un destartalado motor Daimler, de los primeros que se hicieran en Alemania, que lograron hacer funcionar. Quizás haya sido el punto de inflexión que llevó su destino por un camino que lo convirtió en leyenda italiana. El hecho que terminó por sellar su destino fue la propuesta del conde Emanuele Cacherano de Bricherasio, que buscaba inversores para



LA VERSIÓN DEPORTIVA DEL FIAT 501 GANÓ VARIAS CARRERAS EN LOS AÑOS '20, CUANDO AGNELLI SE PUSO AL FRENTE DE LA COMPAÑÍA.



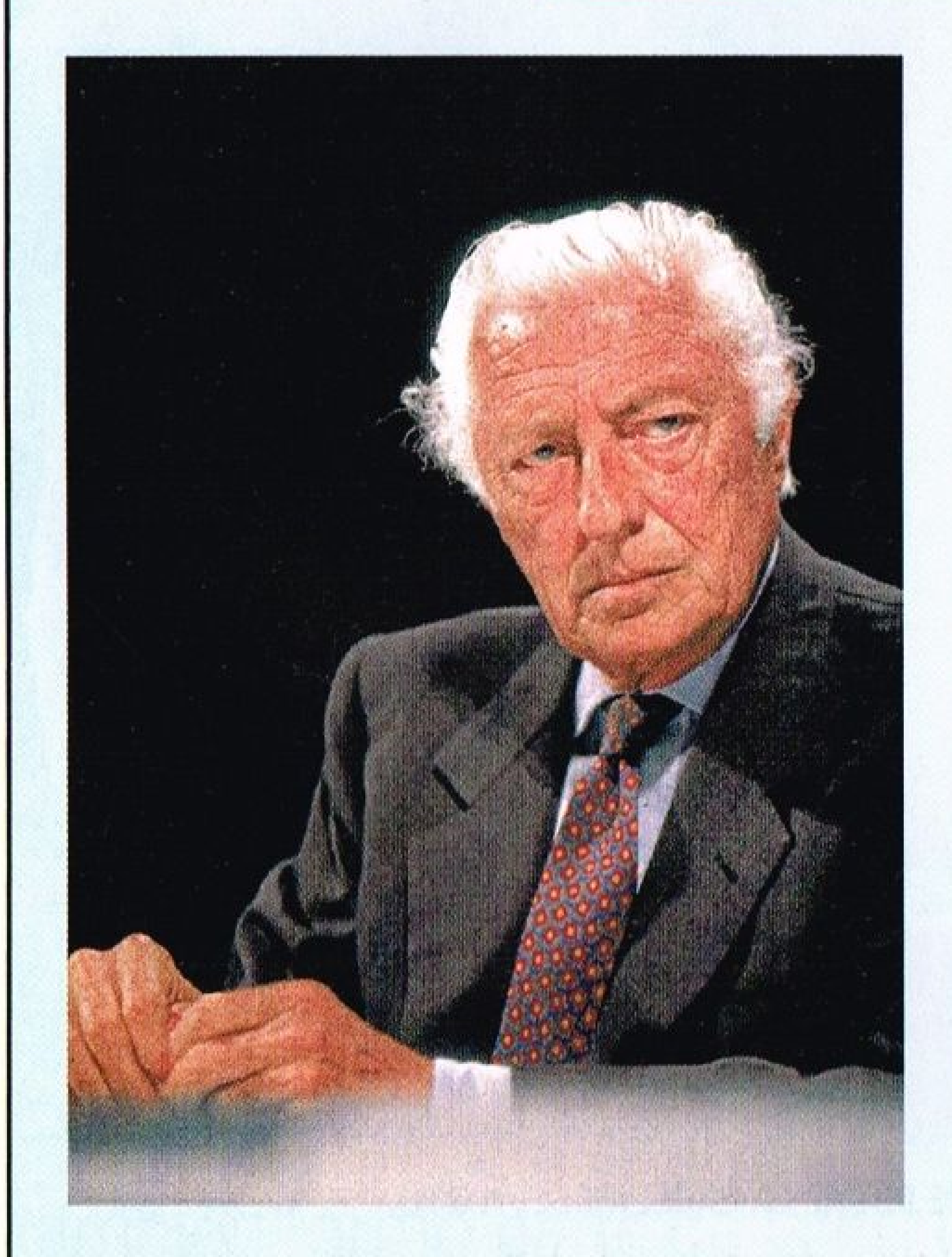
EL MODELO 505 SE FABRICÓ ENTRE 1919 Y 1925.

Herencia

Uno de sus bisnietos es Cristiano Rattazzi, a cargo de Fiat Auto Argentina. Hijo de Susanna Agnelli, primera mujer ministro de Asuntos Exteriores de Italia.

montar una fábrica de esos carruajes motorizados. Fue el 11 de julio de 1899 cuando un grupo de empresarios fundó la Fabbrica Italiana di Automobili Torino (FIAT). Ya mudado a Turín, Agnelli aportó su parte pero también pasó a dirigir la compañía en las tareas operativas. Creía tener la experiencia necesaria y no defraudó. La primera planta comenzó a funcionar en 1900. Los inicios fueron lentos, pero con pasos seguros. Con una dotación de 35 personas, el primer año Fiat fabricó apenas 24 autos, cifra que aumentaría a 135 para 1903. El gran salto cuantitativo ocurrió tres años después, cuando rozaban las 1.200 unidades. Para 1920, Giovanni ya estaba al frente de la empresa como presidente del consejo administrativo. Un tanto por su capacidad de trabajo y otro poco por haber adquirido todas las acciones que pudo cuando la compañía comenzó a cotizar en la bolsa de Milán. En 1923, Giovanni Agnelli fue elegido senador. Todo lo hizo sin dejar de prestar atención a lo que ya era su querida Fiat, la tercera compañía italiana que con las décadas pasaría a ser el mayor conglomerado industrial en ese país. Eso no lo había visto aún, pero sin dudas sí lo presentía cuando murió, el 16 de diciembre de 1945, a los 79 años.

L'AVVOCATO, SU CONTINUADOR



Le quedó para siempre el apodo de L'Avvocato (el abogado en italiano) por haber estudiado Derecho. Compartió nombre con Giovanni, su abuelo, siendo el segundo de los siete hijos (cuatro mujeres y tres hombres) de Edoardo, quien naturalmente había sido elegido para quedarse con el papel del viejo Agnelli en Fiat. Pero Edoardo, al que no parecía interesarle mucho el mundo industrial, falleció en un accidente aéreo. Y Giovanni supo que Gianni (así se lo llamaba para diferenciarlo de su abuelo) era la persona indicada para tomar las riendas. Sin embargo, Gianni Agnelli estaba en otra. Todavía joven, hacía vida de yuppie y no se perdía ninguna fiesta con personajes importantes que hubiere no sólo en Italia, sino en Europa toda. Pero Vitoro Valleta, que estaba al mando de la compañía, se encargó de prepararlo y de a poco logró encausarlo. A sus 45 años, Gianni sentó cabeza y se alzó finalmente con el control de un conglomerado que, además de las marcas automovilísticas como Ferrari, Alfa Romeo, Maserati y ahora Chrysler, incluye también por ejemplo al club de fútbol Juventus, los periódicos Corriere della Sera y La Stampa, y la casa vitivinícola francesa Château Margaux.

CITROËN DS

Por siempre moderno

El DS nació en 1955 con un diseño futurista e innovador. Pero también estuvo a la vanguardia gracias a la increíble suspensión hidroneumática que marcó una época.



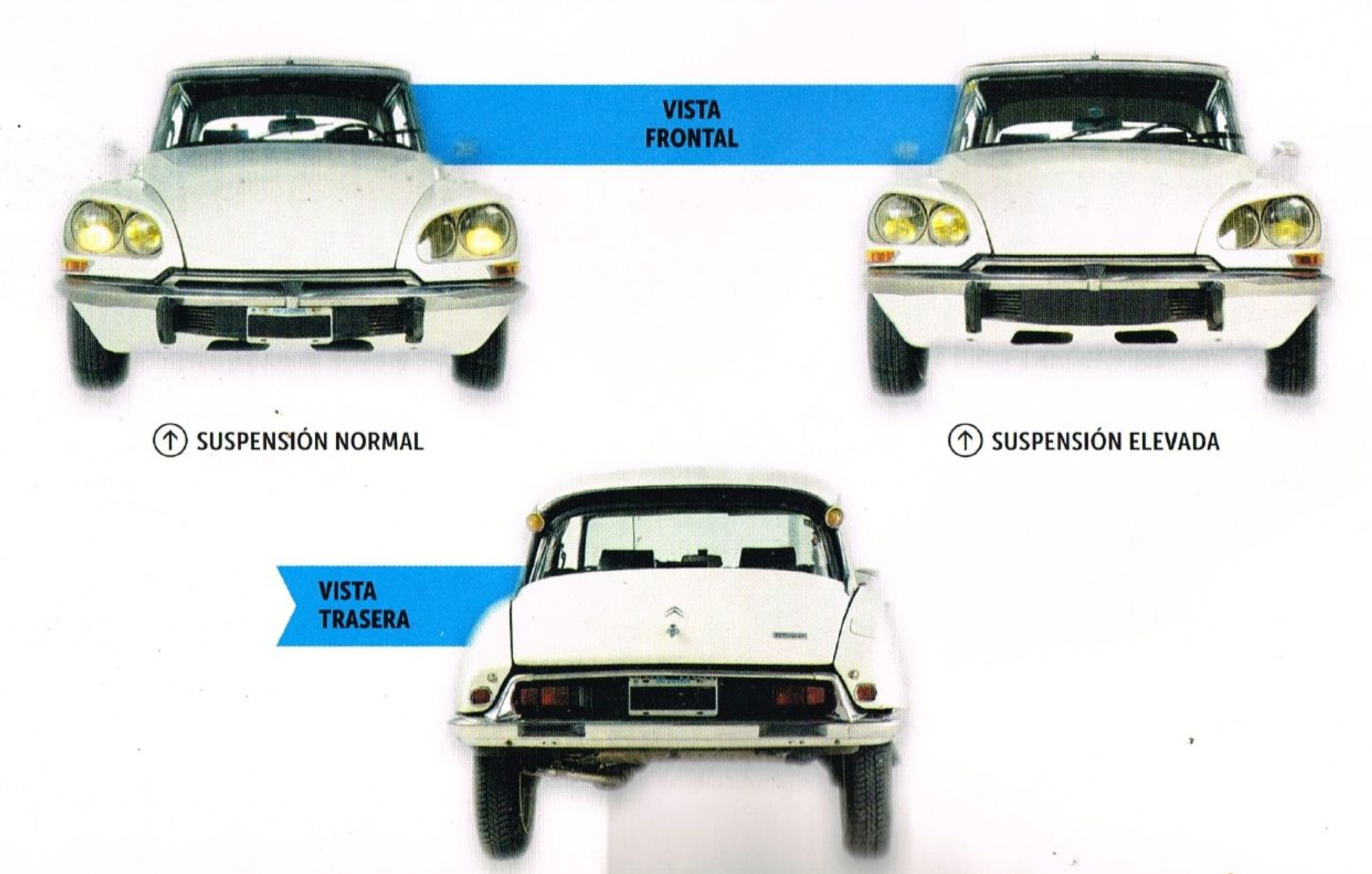
Futurista, innovador, tecnológico, bello, vanguardista. Todos esos adjetivos parecen haber sido concebidos para describir al Citroën DS, uno de los modelos más importantes de la historia de la industria automotriz. Fue diseñado por Flaminio Bertoni (cuando no, un italiano dibujando un auto bello) a principios de los años 50 (aunque ya se trabajaba en este modelo antes de la Segunda Guerra) y se presentó oficialmente en el Salón del Automóvil de París de 1955. Solo en el primer día tuvo 12 mil pedidos de clientes, fascinados por el diseño de un modelo que parecía venir desde el futuro. Pero el DS no era solo una cara bonita. Gran parte de su éxito y de su trascendencia se debió a las innovaciones técnicas que introdujo para la industria automotriz. Lo más destacado siempre fue la suspensión hidroneumática, con regulación de la altura en función de la carga. Así, el vehículo siempre permanecía "estable" a pesar de los diferentes pesos. Eso le daba un confort de marcha notable, una sensación de manejo casi "flotante", según señalan las pruebas de manejo de la época. Pero además de la suspensión, el DS tenía un sistema hidráulico que se encargaba de asistir muchas de las funciones que hasta entonces asumía el conductor, como la dirección, la transmisión y los frenos. También fue uno de los primeros modelos en incorporar frenos a disco en las cuatro ruedas.

EL DÍA DE SU PRESENTACIÓN HUBO MÁS DE **12 MIL PEDIDOS.**

Además del diseño de Bertoni, también participó en su creación el ingeniero André Lefebvre, que se inspiró en los aviones a la hora de concebir su capó. El techo era de aluminio y se plegaba hacia arriba en caso de accidente. Esa idea, hoy conocida como "deformación programada", la usan casi todos los autos para mejorar su seguridad en caso de accidente. También en el interior se usó este concepto. El volante de un solo radio, por ejemplo, fue diseñado así para que se doblara en caso de accidente, en lugar de "clavarse" en el pecho del conductor. El DS tuvo varios adelantos vinculados al confort y la seguridad. El parabrisas de gran tamaño estaba pensado para ofrecer una gran visión panorámica, algo hoy imitado por la mayoría de los vehículos familiares y monovolúmenes. Quizás uno de los puntos en contra fue el motor de cuatro cilindros, sin la potencia suficiente en relación a sus competidores. En el proyecto original se pensó en un motor de seis cilindros, pero después esa idea fue descartada porque era muy costoso.

En 1967 se presentó un nuevo DS, con más tecnología que sorprendió al mundo. Por ejemplo, los faros direccionales que iluminaban dependiendo el grado de giro del volante y de la altura de la suspensión. Sí, esto también fue presentado hace poco como un gran aporte de los autos lujosos alemanes.

Otra de las contras del DS fue su precio, algo elevado respecto de sus rivales de la categoría y para un público que recién estaba saliendo de la Segunda Guerra. Quizás el DS estuvo adelantado a su tiempo: un modelo vanguardista e inolvidable.



SUSPENSIÓN NORMAL

SUSPENSIÓN ELEVADA



EL PODIO DE LOS MEJORES

EN LA VOTACIÓN DEL AUTO DEL SIGLO, QUE SE HIZO EN 1999, EL CITROËN DS FUE TERCERO DETRÁS DEL FORD T Y DEL MINI COOPER.

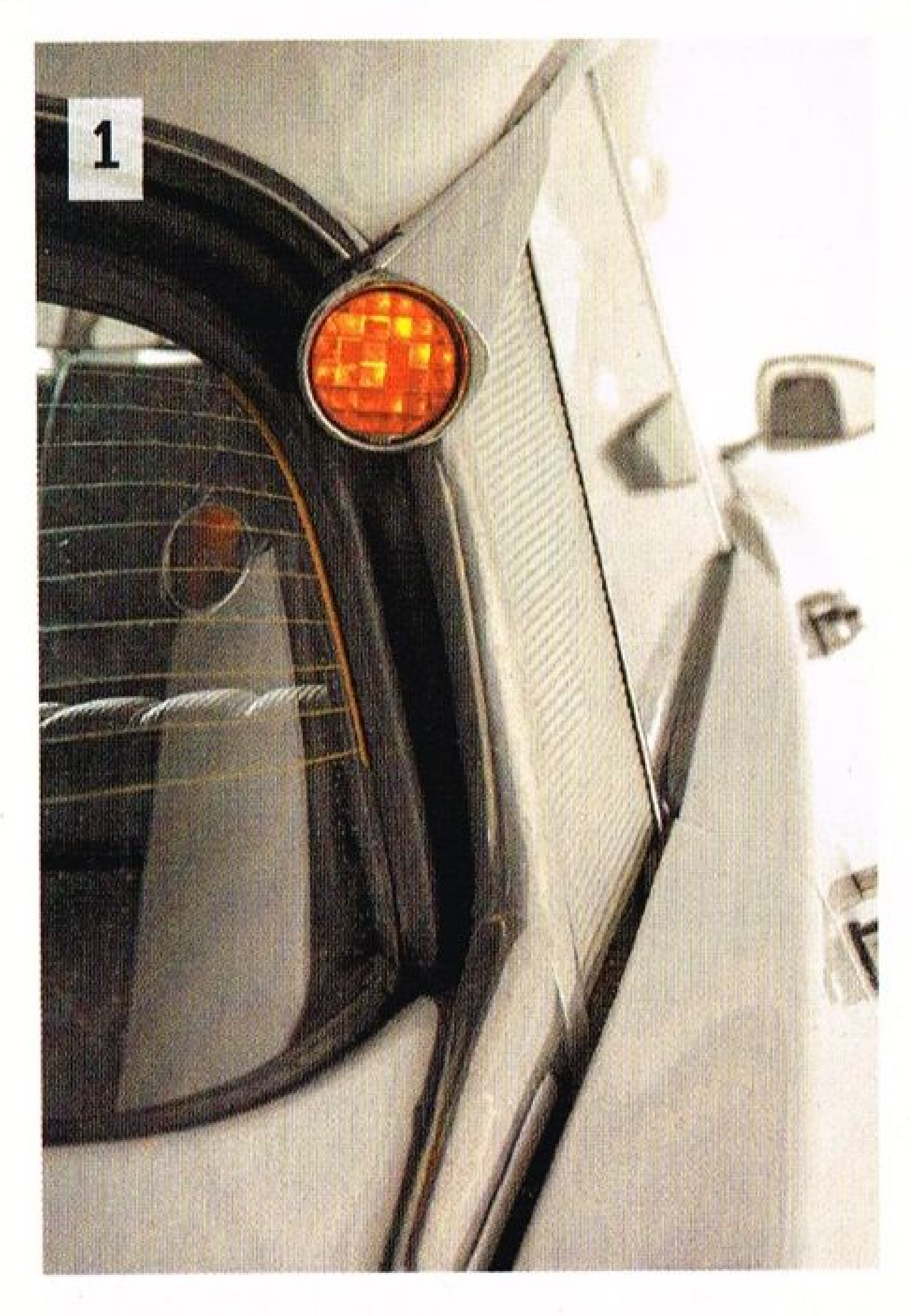
ESPECIFICACIONES

- **Modelo**
CITROËN DS 1971
- **Años de producción**
1955-1975
- **Ventas**
1.445.746
- **Motor**
Naftero, de cuatro cilindros en línea
- **Cilindrada**
2.175 cc (90 x 85,5 mm)
- **Alimentación**
Carburador Zenith de doble cuerpo
- **Potencia**
106 CV a 5.500 r.p.m
- **Transmisión**
Manual, de cinco marchas asistida hidráulicamente y con embrague automático
- **Tracción**
Delantera
- **Peso bruto**
1.315 kg
- **Suspensión delantera**
Independiente regulable en altura en ambos ejes. Hidroneumática mediante 4 esferas de aceite y gas
- **Frenos**
A disco, delanteros en la salida del diferencial. Traseros, a tambor
- **Velocidad máxima**
178 km/h

FIGURA EXTERIOR

Está entre los modelos más innovadores de todos los tiempos, con líneas poco frecuentes para la época. Además, el diseño contemplaba también medidas de seguridad, como carrocería con deformación programada.

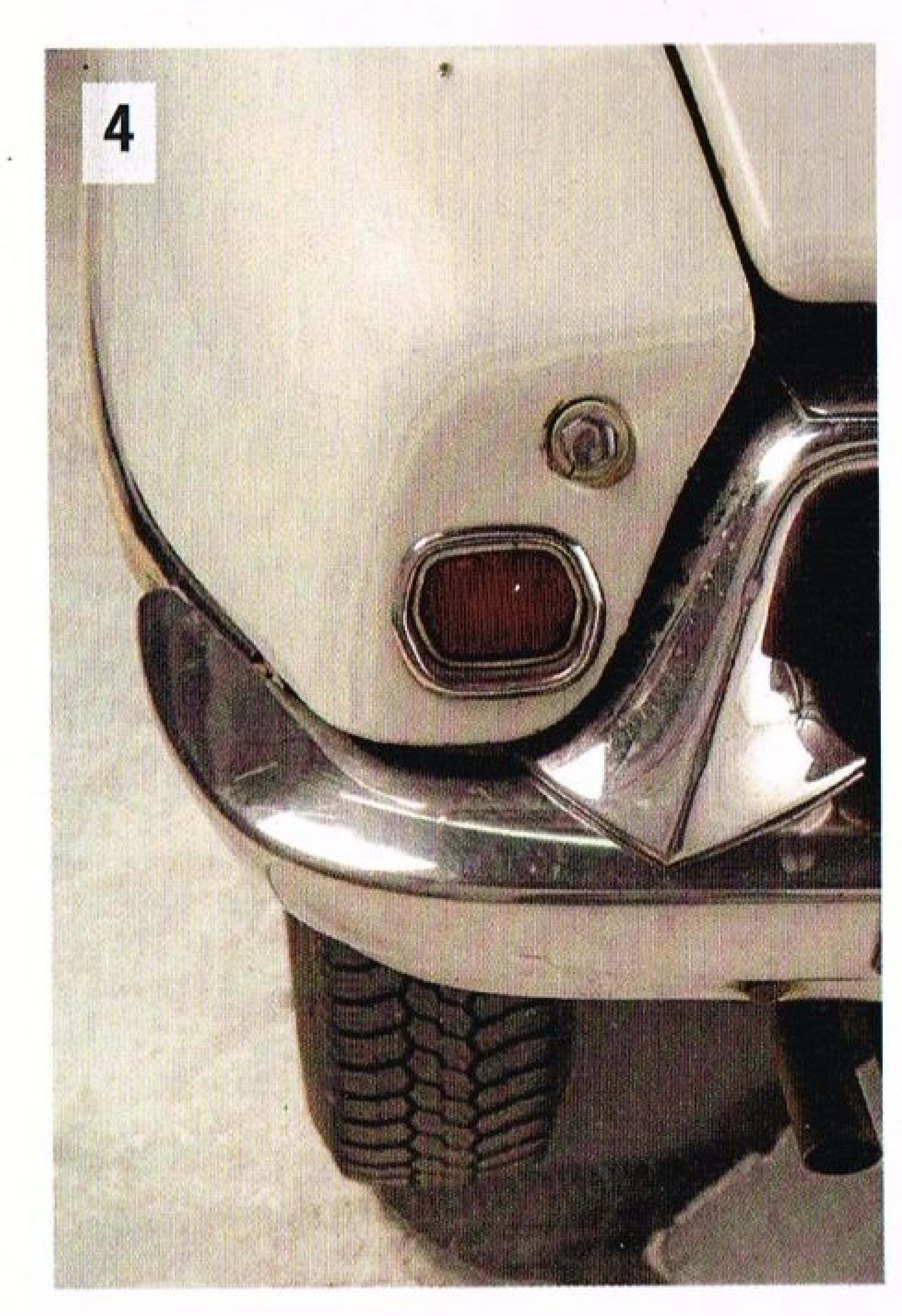
1. Detalles como éste, un faro en la parte superior de la luneta, marcaban la innovación del diseño del DS. **2.** En su creación se imitaron algunas formas de la industria aeronáutica. **3.** Capó lanzado y aerodinámico, que alojaba también la rueda de auxilio. **4.** Un tercer faro trasero, en el extremo del guardabarro trasero. **5.** Otra imagen del parante lateral que aloja el faro trasero.


1


2



3


4

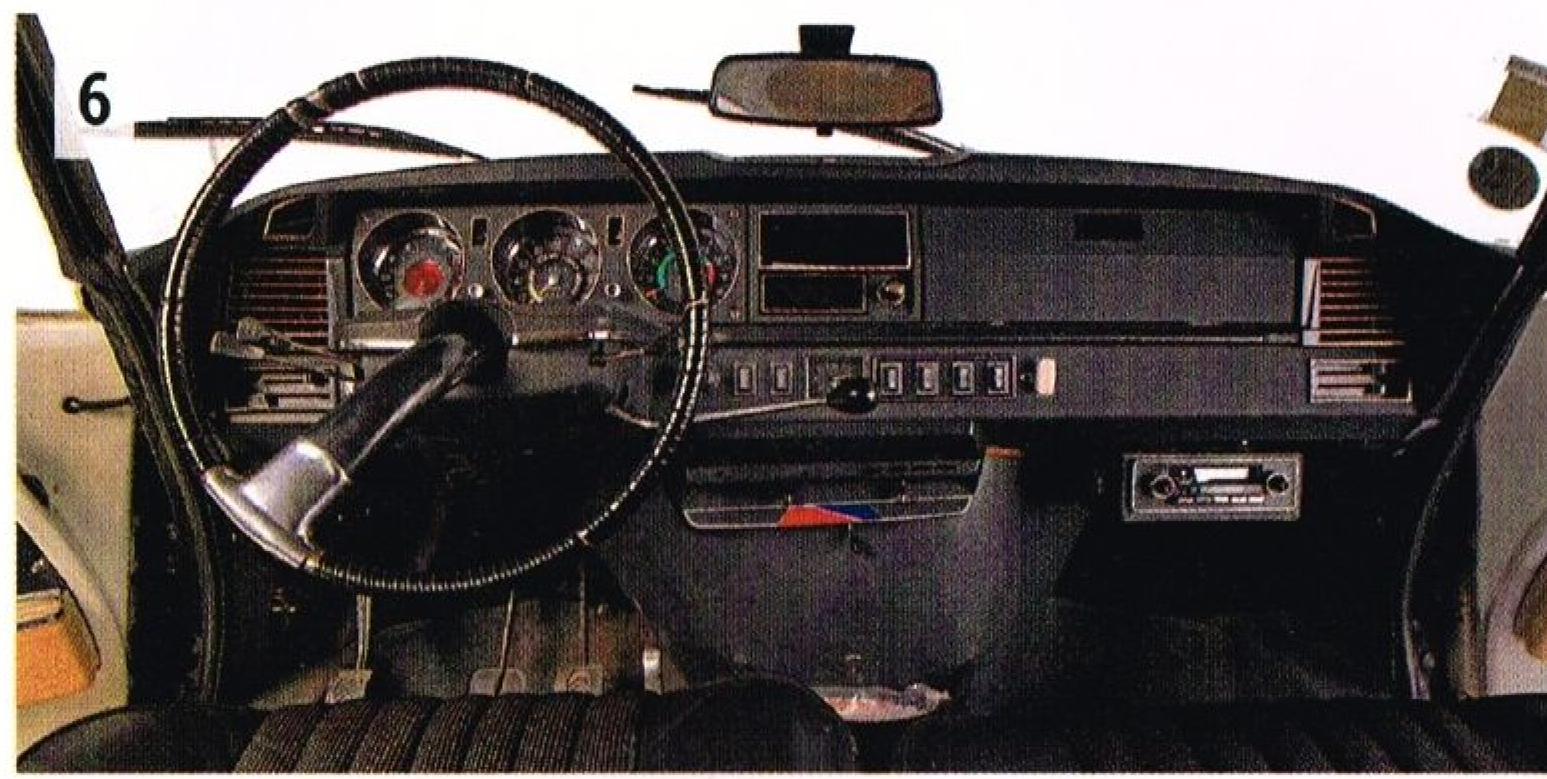
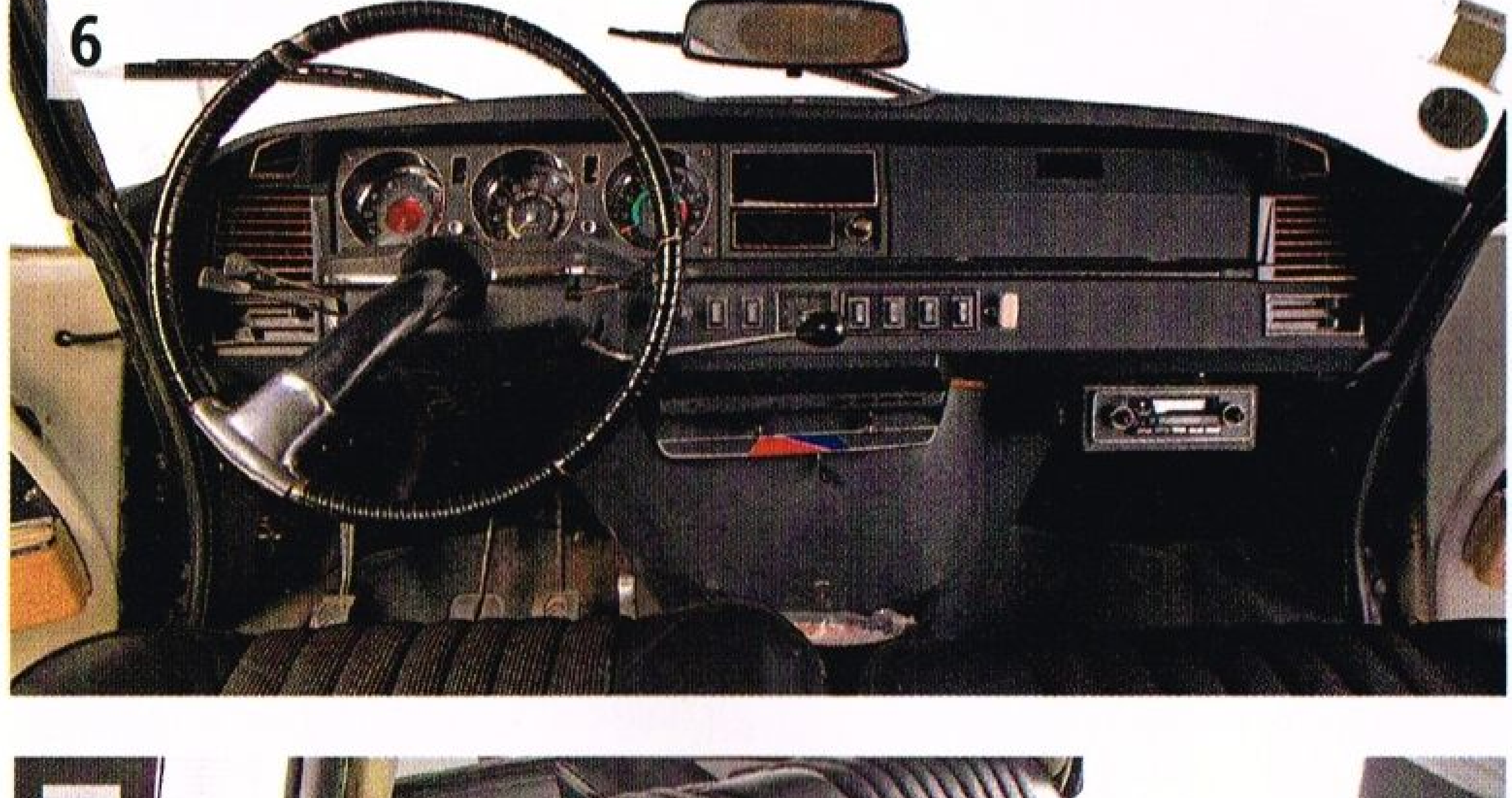


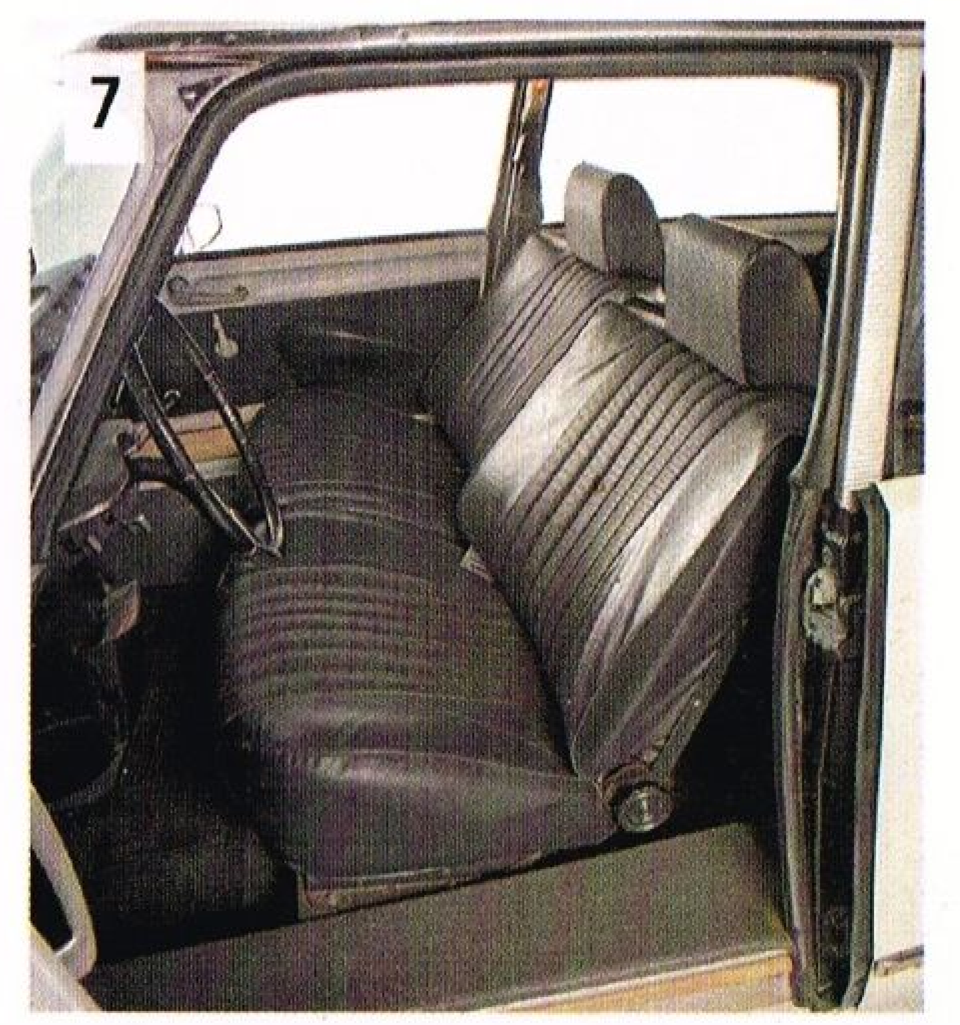
5

6. El interior es menos revolucionario que el exterior, pero tiene detalles de calidad y algunas líneas similares. **7.** Una de las mejores virtudes: las butacas delanteras, mullidas y de gran confort. **8.** Algo similar para la gran butaca trasera, al estilo de la época y con diseño integrado. **9.** Relojes con una estética que imitaba a la de los aviones.

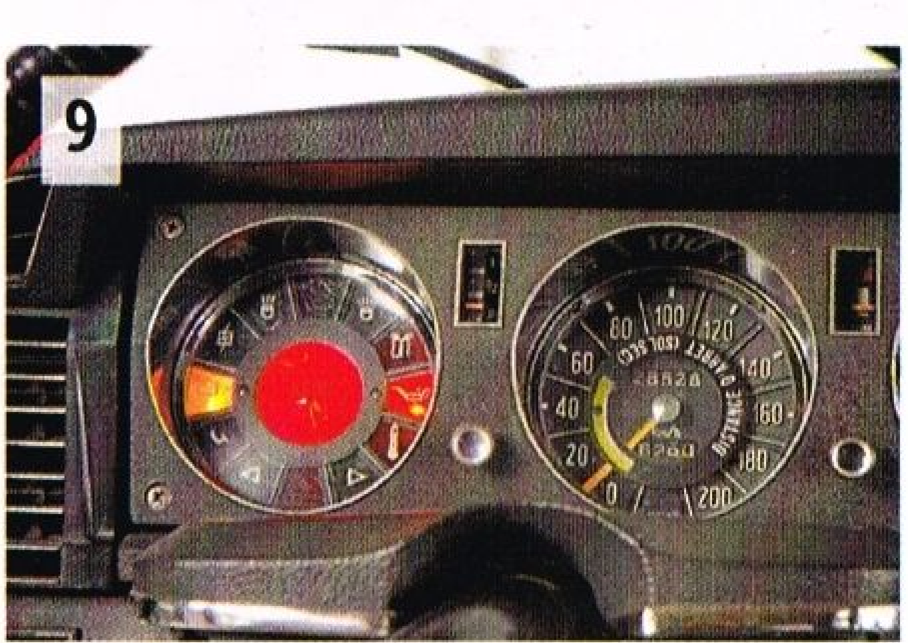
EL HABITÁCULO

Tenía una gran calidad de terminación y algunas líneas similares a lo que se ofrecía en el exterior. También se destacaba por su confort interior, con buen espacio para un viaje familiar.







BAJO EL CAPÓ

El motor iba a ser de seis cilindros pero por una cuestión de costos terminó siendo de cuatro. Eso tuvo como consecuencia menos potencia total, algo que fue evolucionando en ediciones posteriores.

Un francés revolucionario

Dotado de una tecnología inédita, el Citroën DS marcó un antes y un después en la industria automotriz. Fue presentado en el Salón del Automóvil de París en 1955, y causó tal sensación en el público que ese mismo día se registraron 12 mil pedidos.

Un adelantado. Un auto prodigio. Un ejemplo. Son muchas las denominaciones que podrían identificar al Citroën DS, un auto dotado de tecnología que revolucionó la industria automotriz y que fue elegido por el mismísimo Charles de Gaulle, presidente de Francia entre 1958 y 1969, como vehículo presidencial. El sistema de alta presión hidráulica, que servía para el arranque, la dirección, los frenos e incluso para la suspensión era su gran secreto, pero no el único. La suavidad de la suspensión hidroneumática no tenía comparación, como tampoco la inusual potencia de frenada. A su vez, la ausencia del pedal de embrague desconcertaba a los viejos conductores, al igual que la palanca de cambios, con selector hidráulico, ubicada por encima del volante. Hablar de esta tecnología es referirse a Paul Magès, quien prácticamente dedicó su vida a la marca y al desarrollo de éste y otros dispositivos. Aunque también hubo otros personajes involucrados en su historia. Por ejemplo, el carrocero italiano Flamino Bertoni que le dio al modelo una aerodinámica que lo diferenciaba de todos sus predecesores, con un capó fabricado en aluminio y techo de fibra de vidrio.

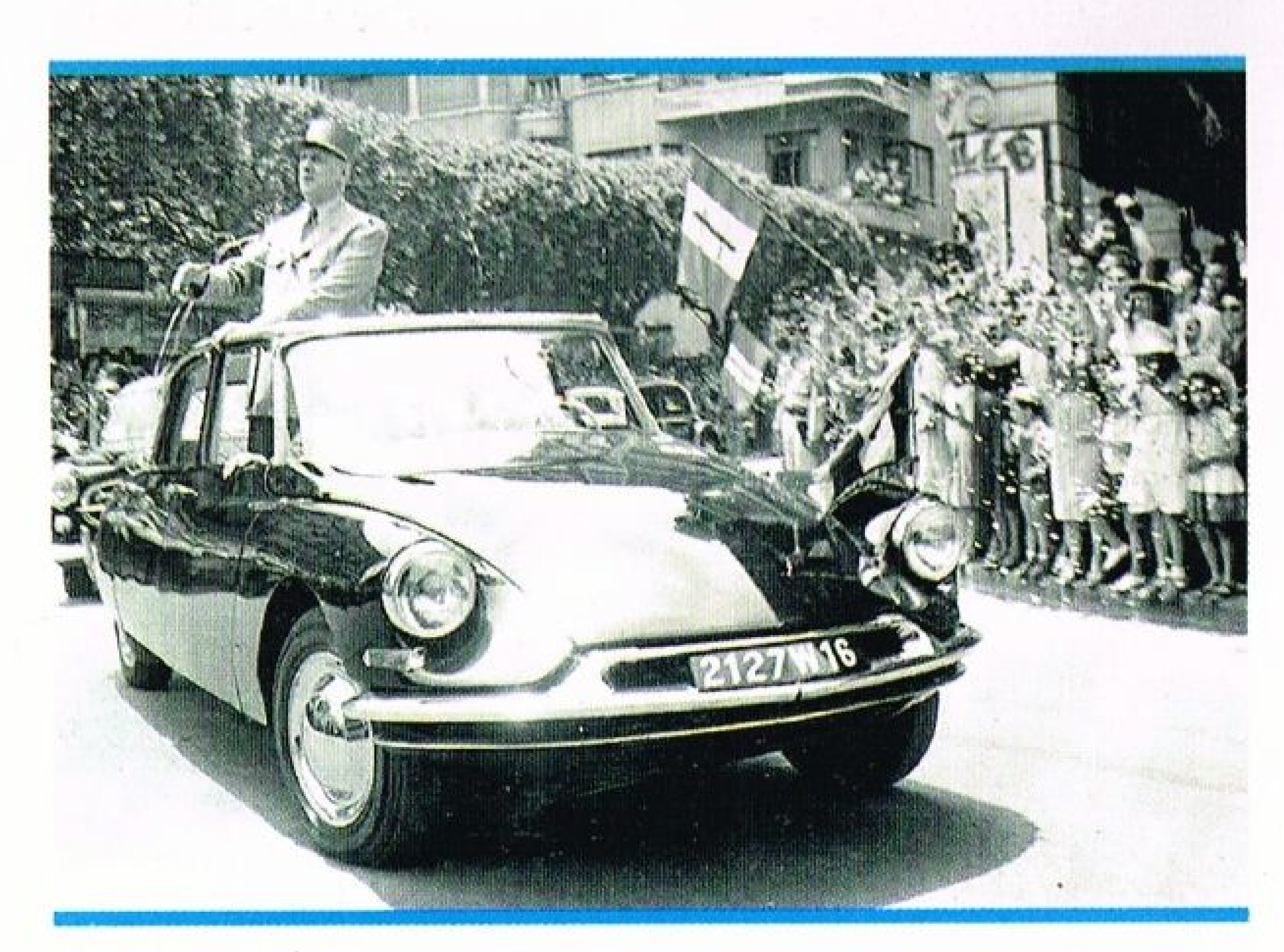
Para confeccionar su interior se utilizaron materiales sintéticos de colores vivos, el volante monobrazo y un tablero de diseño futurista. La fluidez de las formas, la integración de sus volúmenes, la sobriedad de su carrocería y la generosidad de sus superficies vidriadas fueron argumentos válidos para que el público se enamorara a primera vista.

Y eso fue lo que pasó el día de su lanzamiento, el jueves 5 de octubre de 1955. Para esta ocasión, Paul Magès, André Lefebvre –jefe del proyecto–, y Jean Cadiou –la otra cabeza del equipo– se trasladaron hacia el Salón del Automóvil de París con uno de los primeros DS. La historia cuenta que para recorrer una distancia corta tardaron casi una hora, ya que durante el trayecto la gente se lanzaba literalmente a la calle para detener y admirar al nuevo modelo Citroën.

Ni bien se abrieron las puertas del Salón, los periodistas especializados y el público se abalanzaron sobre el podio donde se exhibía la joya del evento. En los primeros 45 minutos se registraron 749 pedidos que al final del día treparon a 12.000. Cuando finalizó la muestra, Citroën había vendido 79.000 unidades.

Citroën recibió una catarata de pedidos a pesar de los 80.000 francos exigidos sólo para cursar la solicitud. El vehículo tenía un valor de 940.000 francos.

Durante su larga trayectoria, el Citroën DS prácticamente mantuvo su figura inmaculada, aunque sí mostró diferentes versiones. Por ejemplo, dos años después de su presentación, la marca lanzó una variante más económica, llamada ID19, que se diferenciaba por tener



Ⓘ SÍMBOLO DE INNOVACIÓN. EL DS FUE UTILIZADO COMO VEHÍCULO PRESIDENCIAL POR CHARLES DE GAULLE DURANTE ONCE AÑOS.



Ⓘ POR SU CONFORT DE MARCHA Y HABITABILIDAD, EL CITROËN DS TAMBIÉN FUE EL VEHÍCULO USADO PARA TRASLADAR A LOS DIPLOMÁTICOS QUE VISITABAN FRANCIA.

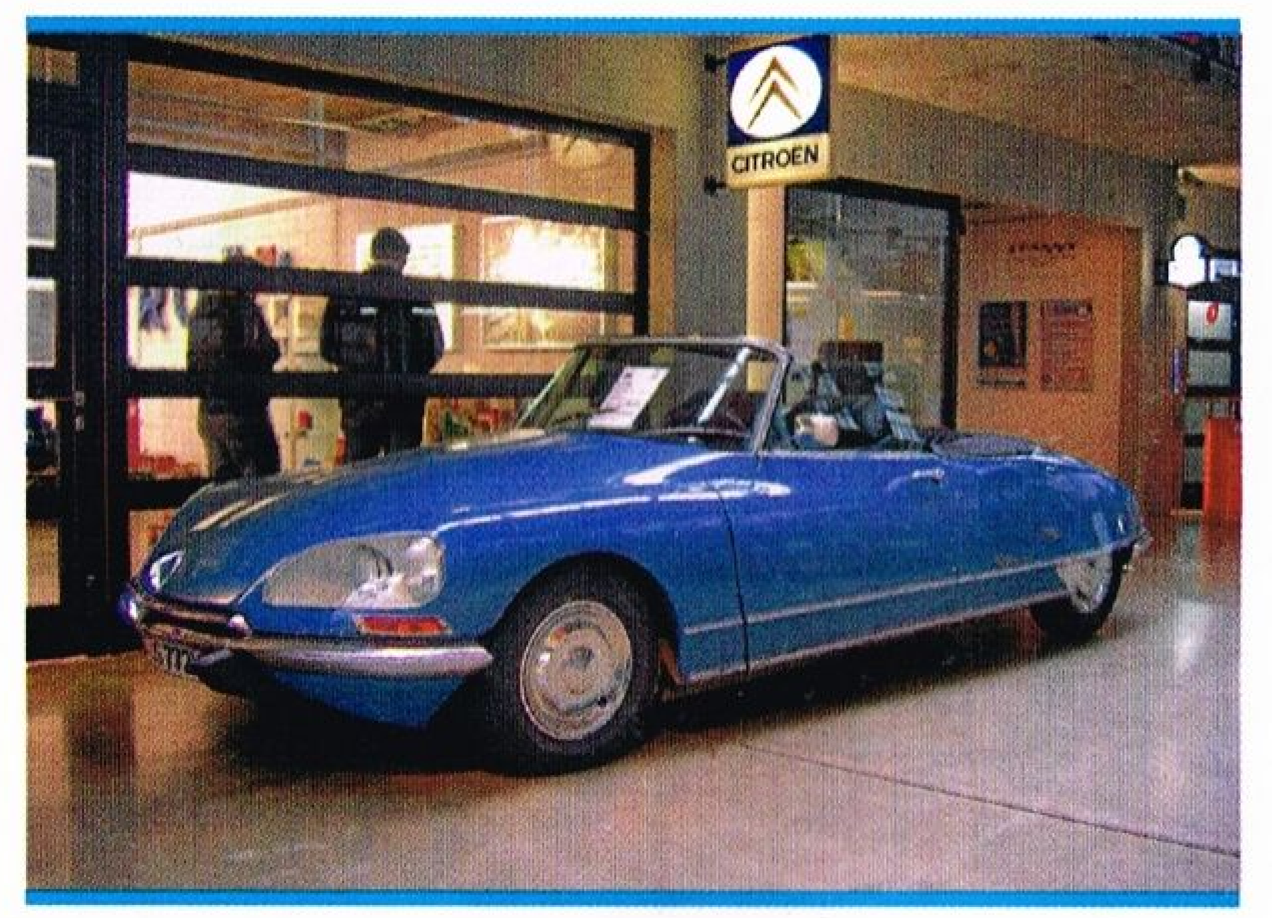
un motor menos potente (63 CV contra los 75 CV de la versión convencional), una mecánica más simple y un interior más austero, entre los más destacados.
En 1959 y 1960 fueron lanzadas a la venta tres versiones más: Break, Familiar y Comercial, que se diferenciaban entre sí por la cantidad de asientos: 7-8 plazas (Break), 8-9 plazas (Familiar), y 6 plazas (Comercial); todas con motor 1.9 litros de 66 CV.
Un nuevo integrante fue presentado en el Salón de París de 1960, el DS Cabriolet. Esta versión se fabricó de serie hasta 1971. Sin embargo, debido a la demanda existente, la carrocera Chapron se hizo cargo de su producción hasta 1977.
Vale destacar que hasta el día de hoy la industria automotriz continúa utilizando muchas de las soluciones técnicas adoptadas en aquel entonces por el Citroën DS, aunque con algunas actualizaciones. Es el caso de la suspensión adaptativa con distintos niveles de altura, el cambio semiautomático o el repartidor de frenada, entre otros.



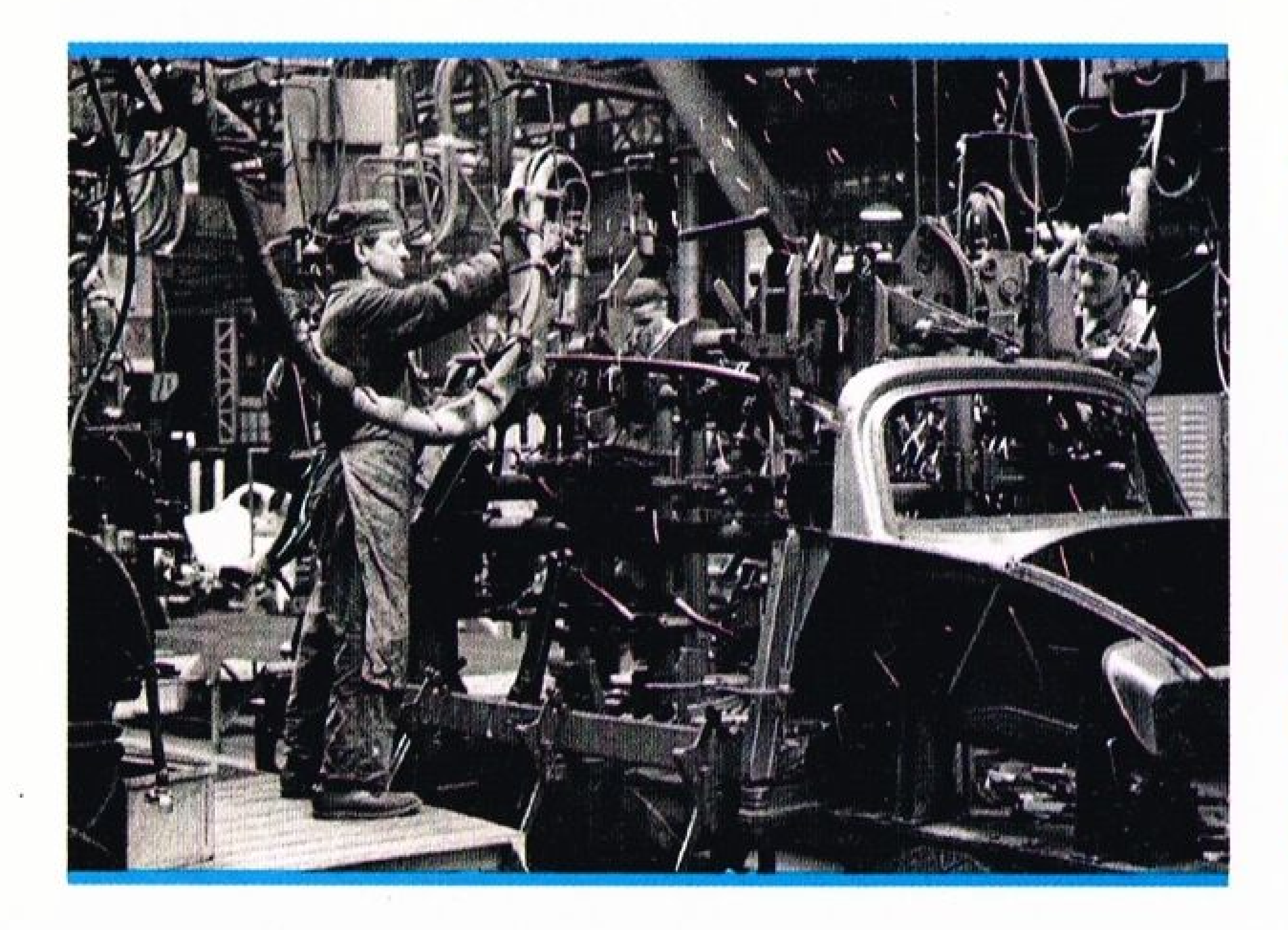
FUROR. EL DS FUE LANZADO EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS DE 1955 Y CAUSÓ UNA VERDADERA REVOLUCIÓN, POR SUS FORMAS Y POR LA TECNOLOGÍA QUE INCORPORABA.



LA CLAVE DEL ÉXITO. LA SUSPENSIÓN HIDRONÉUMATICA DEL CITROËN DS, REPRESENTADA DE UNA MANERA MUY ORIGINAL. ESTE INNOVADOR SISTEMA AÚN HOY SE EMPLEA CON ALGUNAS ACTUALIZACIONES.



LAS VERSIONES CABRIOLET-USINE FUERON FABRICADAS ENTRE 1960 Y 1971, TANTO SOBRE SU PLATAFORMA ID19 COMO SOBRE LA DS19: LA RELACIÓN TOTAL FUE: 1.219 MODELOS DS, Y 106 MODELOS ID.



1.456.115

Citroën DS fueron fabricados desde 1955 hasta 1975, incluyendo los 1.325 cabriolet y las 287 unidades especiales construidas por el artista francés Henry Chapron. El modelo fue producido en Francia, Bélgica y Gran Bretaña y tuvo variantes con volante a la derecha.

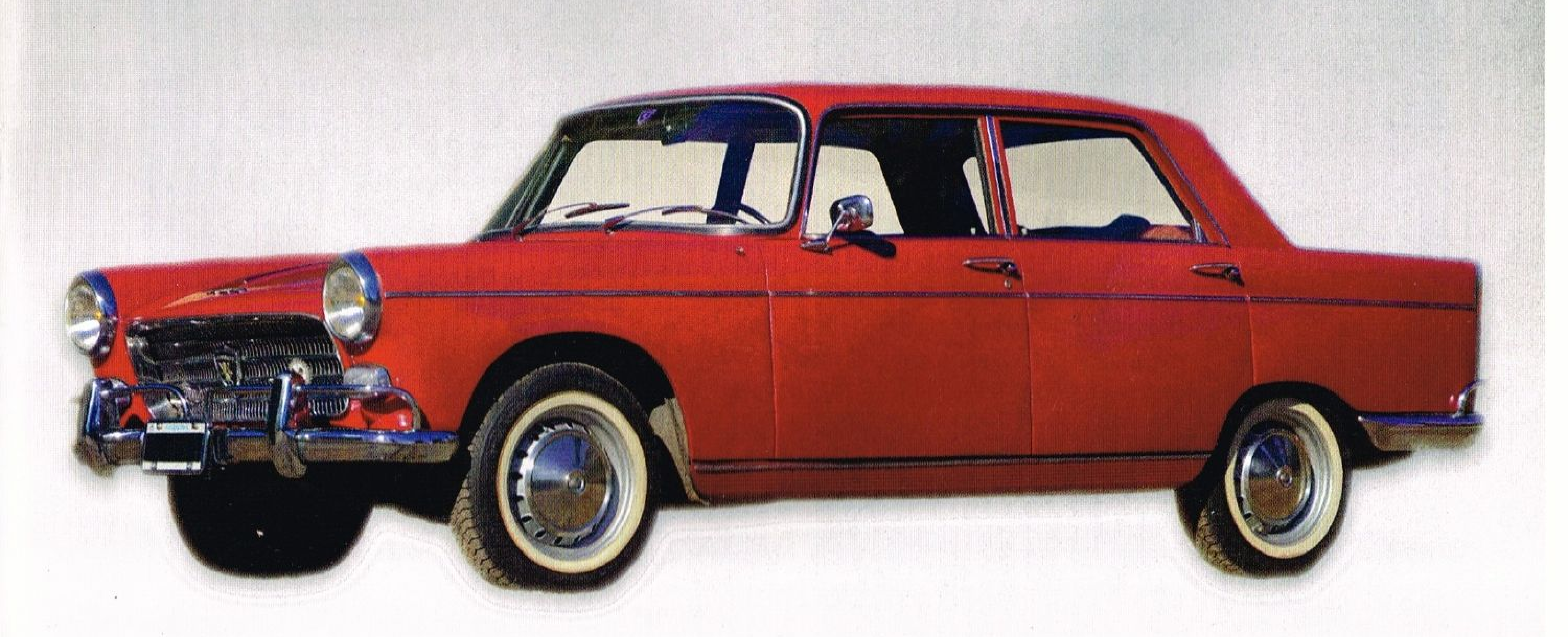
FIAT 1500

En las calles y en las pistas



La rivalidad entre el 1500 y el 404 se vivió en las clases medias que los buscaban por su confort pero también se nutrió gracias a las competencias en el Turismo Nacional, en donde ambos modelos fueron muy exitosos.

PEUGEOT 404



FIAT TREPIÚNO

Musa inspiradora del 500

Es como ese entrenador de pequeños jugadores de fútbol que ve algo en ese chico, que lo imagina como una estrella mundial, que lo "marca". Algo de ese instinto hay en los creadores de prototipos, diseñadores e ingenieros que las compañías seleccionan para que nazca un nuevo éxito. El Trepiùno, como concepto, tiene una década y fue concebido en el Centro Stile Fiat, ubicado en Mirafiori, Italia. Y si el círculo de su existencia se cerró cuando en 2007 apareció el 500 o Cinquecento, el valor de su aporte aún es incalculable.

De aquél a éste, el pequeño de la ciudad sí que tuvo un cambio en su ADN. Y no por sus formas, casi idénticas, sino por el número de plazas y, en consecuencia, el nombre que se le dio. Si alguna vez fue Trepiúno, la única explicación tuvo que ver con esa suma de 3+1. Es decir: las dos plazas delanteras tradicionales y una trasera semifija más una opcional, que podía incorporarse en caso de ser necesario. De más está decir que esta resolución de habitabilidad no fue adoptada por el 500.





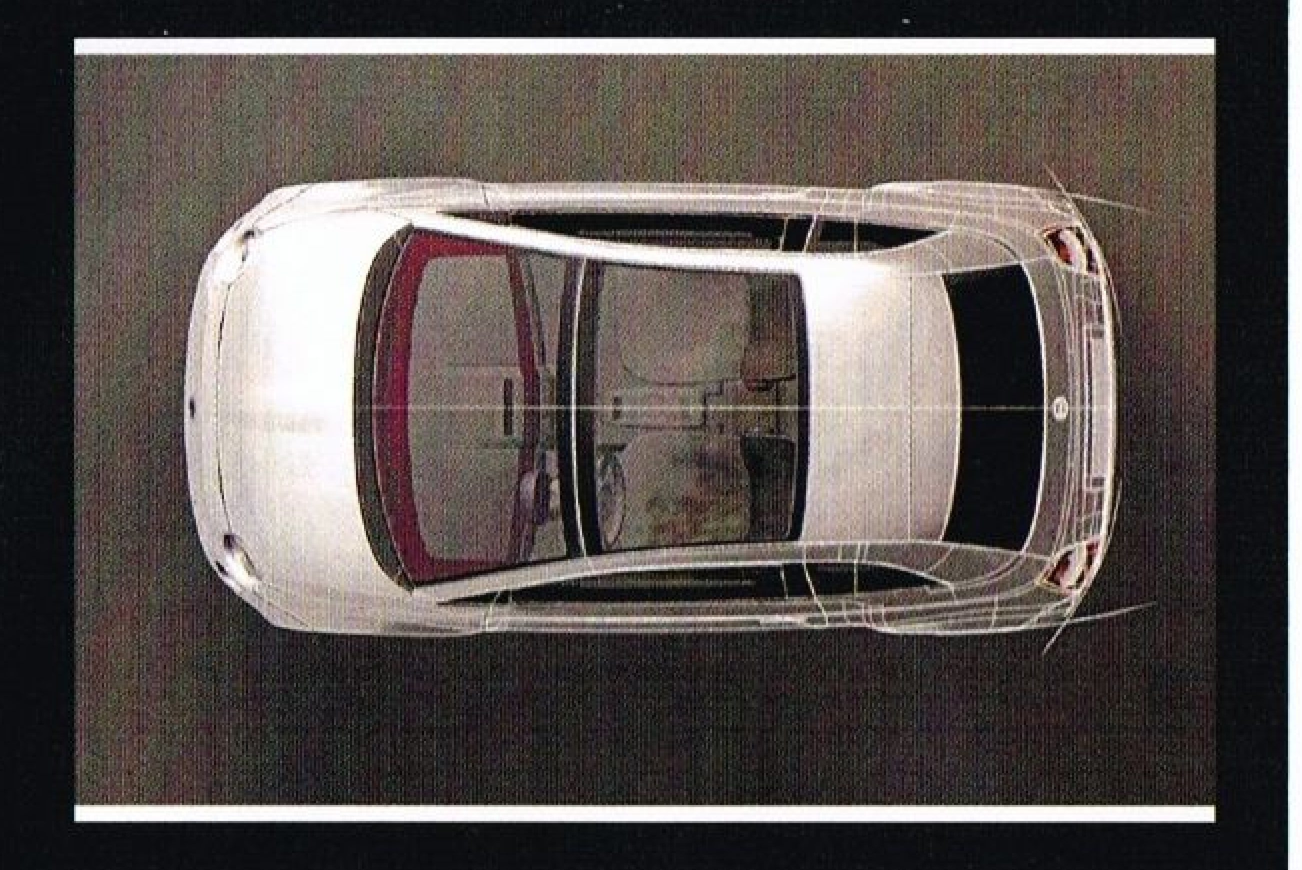
FIAT PANDA ARIA

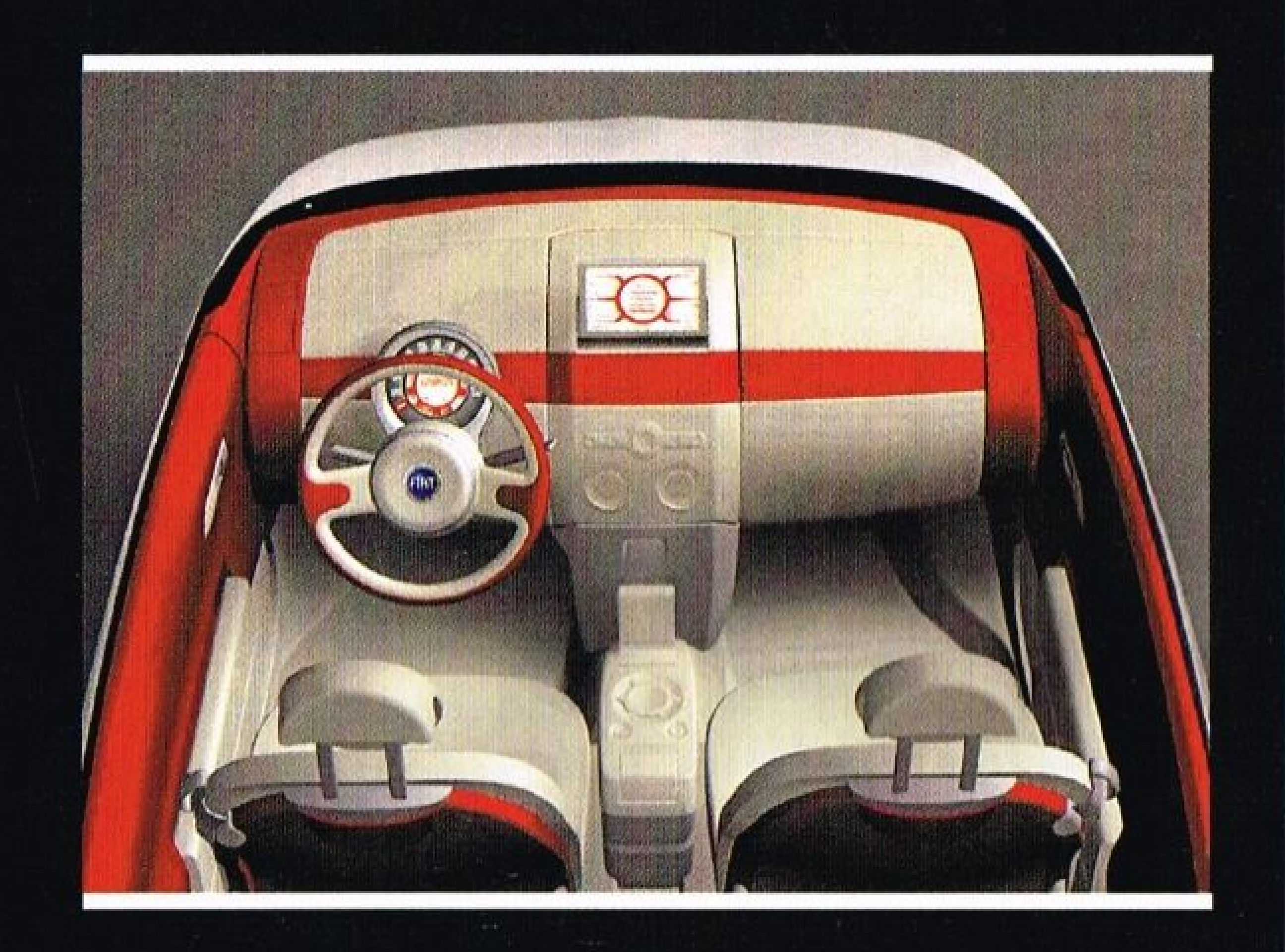
Un culto a la naturaleza

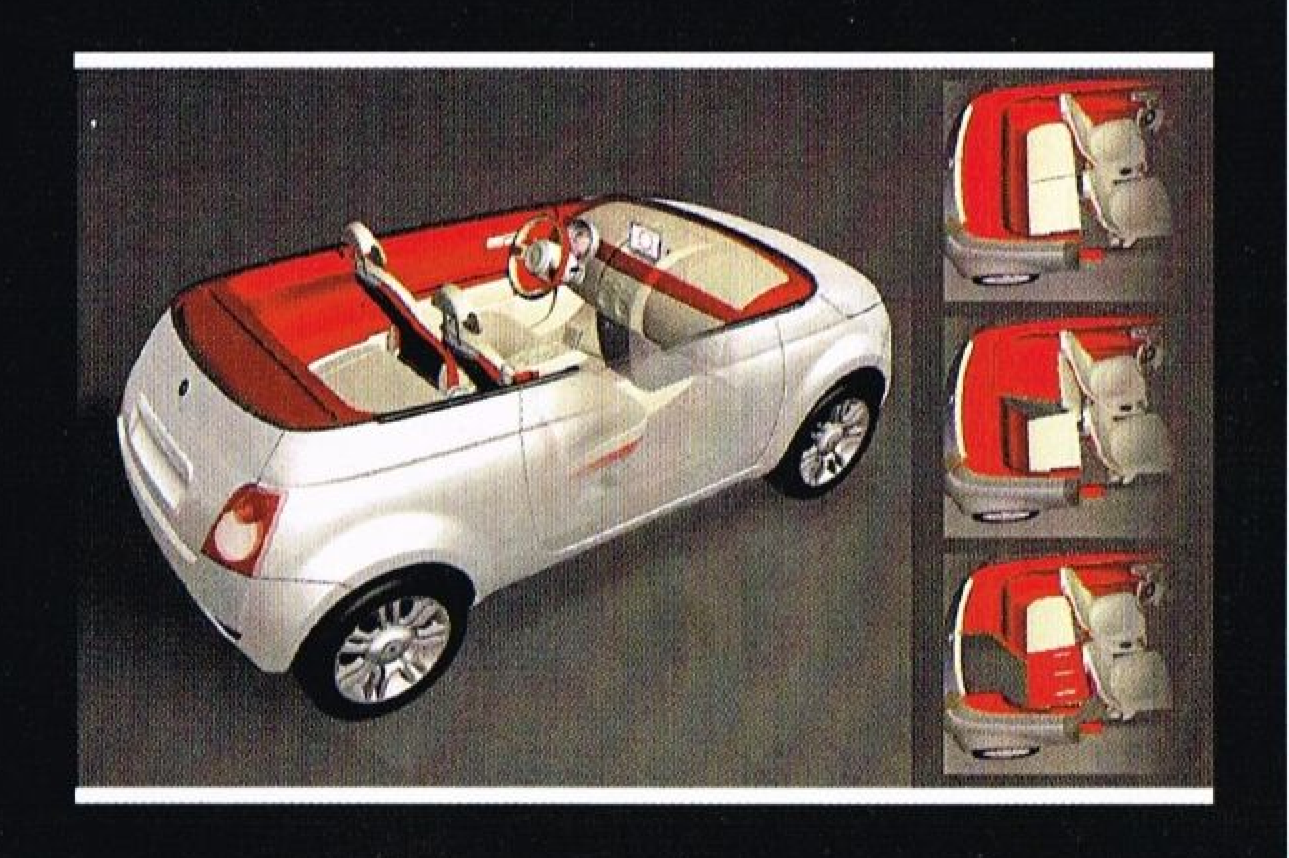
Las transformaciones llevan años, décadas, y en algunos casos, siglos. En este dinámico mundo de los autos, los pasos son cortos, programados, pero sólidos. Y Fiat, por ejemplo, fue y es disciplinada en este sentido. Su "cultura verde" no empezó hace dos días, ya que la marca italiana lleva tiempo buscando soluciones para producir vehículos amigables con el medio ambiente. Una muestra de ello es este Panda Aria, que hace algunos años se exhibió en el Salón de Fráncfort, pero que con en el tiempo se sostiene como una propuesta válida, extremista e innovadora.

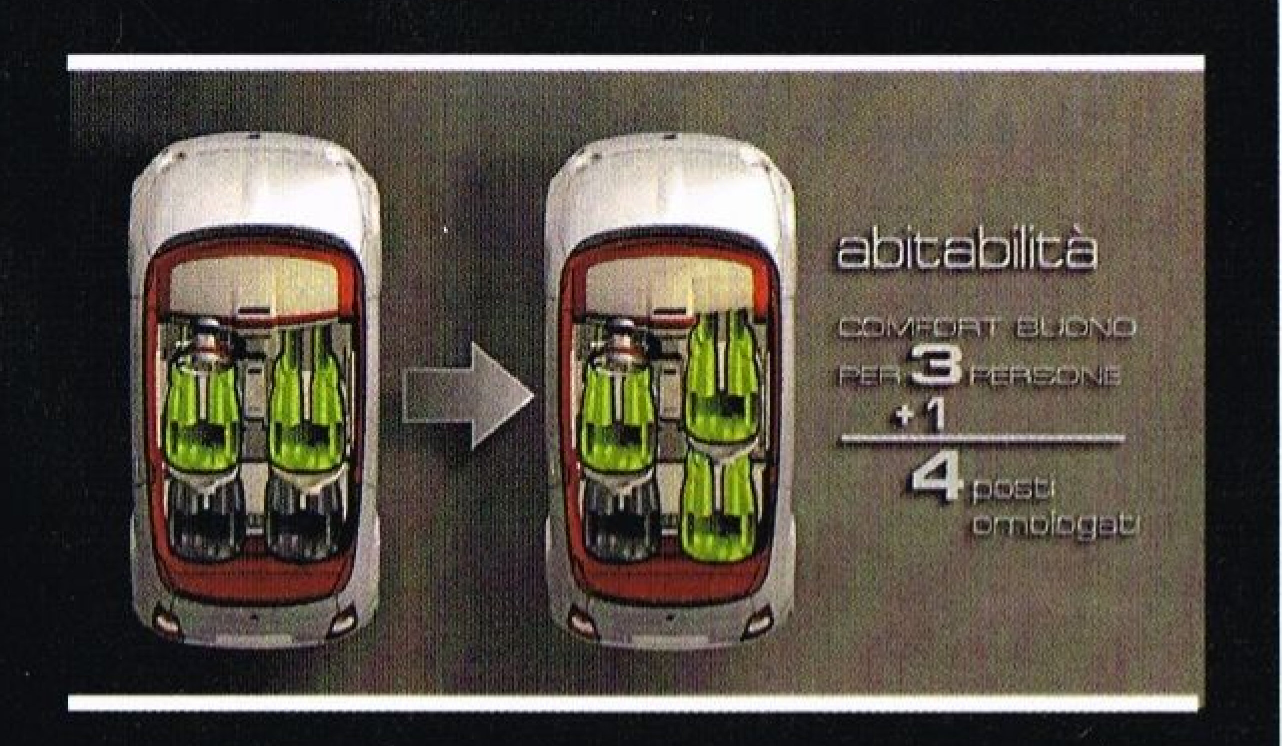
Por supuesto que, más allá lo de renovable de la cáscara, la parte motriz de ese Panda también tuvo un sentido ecológico. El motor, llamado por Fiat con la sigla SGE, no alcanza a tener 1 litro de cilindrada y sólo tiene dos cilindros que, por la sobrealimentación, da unos 80 CV. Esa potencia es la resultante de su alimentación combinada: una mezcla de metano al 70% e hidrógeno al 30%. De todos modos, con nafta, puede alcanzar los 105 CV.

A nivel tecnológico, también tuvo aportes innovadores en su lanzamiento. Como por ejemplo, el sistema de encendido Start/Śtop, que ayuda mucho a reducir el consumo. Ese dato, clave y muy importante en la imagen de una marca, se clavó en 3,4 litros cada 100 kilómetros para el caso de este sorprendente Panda Aria. Y es acompañado por otro valor fundamentel, el de nivel de emisión de CO2, que en este vehículo se registró en apenas 69 g/km.









CONSUMO DE COMBUSTIBLE: **3,4 L/100 KM**

EMISIONES DE CO²: **69 G/KM**



CLUB FIAT CLÁSICOS DE ARGENTINA

Mantener viva la tradición

Sus socios buscan autos que encuadren en las reglas de la federación internacional que regula la actividad de los autos antiguos. Pero aceptan a todos y hasta tienen sede propia.

El Club Fiat Clásicos de Argentina tiene como objetivo principal mantener vivas la historia y tradición de la marca con la difusión de sus vehículos en perfecto estado de funcionamiento, conservación y originalidad, conforme las normas establecidas por la Fédération Internationale des Véhicules Anciennes (FIVA). Sin embargo, no es condición excluyente tener un coche en ese estado de conservación para ser admitido aunque sea como socio adherente, porque es una comunidad de pares que buscan disfrutar momentos con sus autos en un clima de la camaradería. El club se fundó en 1998, y en 2001 obtuvo su personería jurídica. Desde entonces nunca paró de crecer, tanto que hasta posee su propia sede en el barrio de Flores. Allí los socios se reúnen los primero y tercer viernes de cada mes para compartir una comida y anécdotas. Las salidas son en caravana o en exposiciones (son habitués de Autoclásica desde hace 10 años), pero lo más esperado son las competencias, que suelen ser de regularidad (ruta o autódromo) y habilidad deportiva. Sea en la actividad que fuere, el club valora la calidad de sus autos tanto como el esfuerzo puesto para que el público pueda admirarlos tal y como eran transitando por las calles en su época.



EL RALLY ANIVERSARIO LLEVA A LOS AUTOS DEL CLUB A SITOS COMO MAR DEL PLATA, BARADERO, SAN PEDRO O SAN NICOLÁS.



PARA SER SOCIO PLENO, HAY QUE TENER UN FIAT DE MÁS DE 30 AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN ESTADO ORIGINAL.



LA SALIDA MENSUAL ES UNA REUNIÓN SOCIAL PARA ALMORZAR EN ALGUNA LOCALIDAD ROTATIVA DE LOS ALREDEDORES DE BUENOS AIRES.

www.clubfiatclasicos.com

CITROËN CLUB BUENOS AIRES

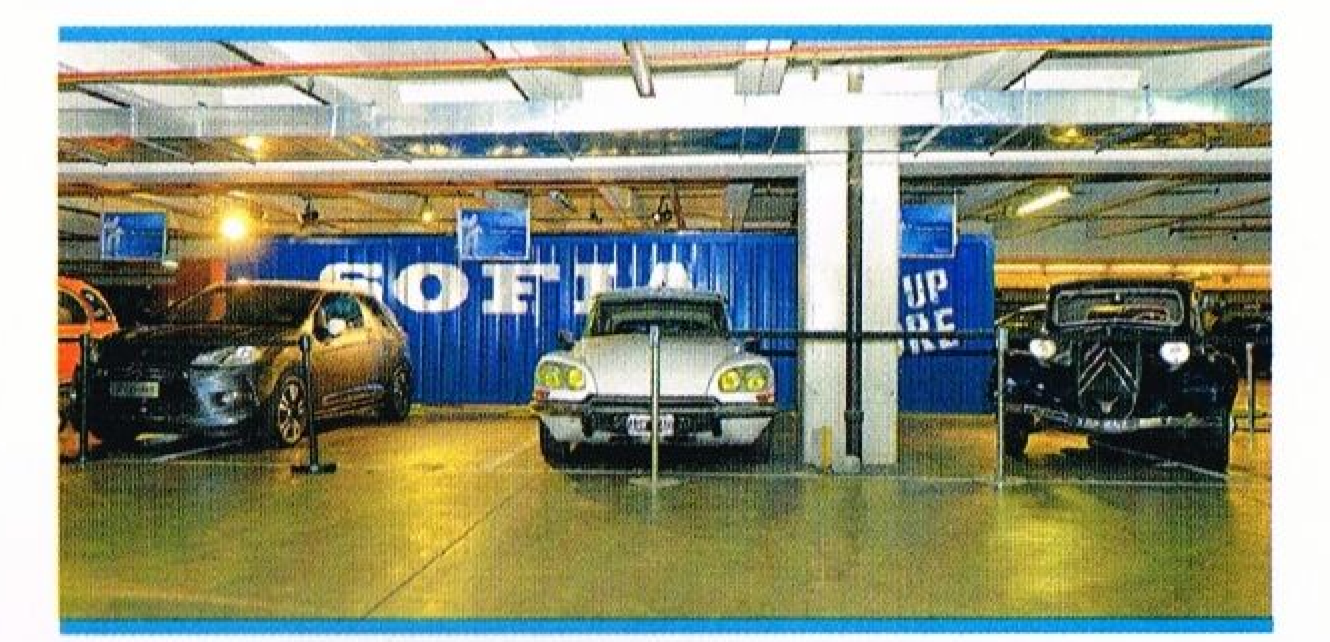
Citroën Club Buenos Aires

Un exótico integrante

Existen tan pocos ejemplares que los DS son invitados esperados en las reuniones que se hacen cada dos meses. Pero llegan y son uno más de una gran familia apasionada.

Es un club dedicado a una marca de buena tradición en el país básicamente con los 2CV y 3CV. Pero hubo otros modelos de la marca que llegaron al país, más sofisticados, y el Citroën Club Buenos Aires les da cobijo en sus reuniones bimensuales. Es el caso, por ejemplo, del DS, un coche ultra moderno para su época del que ingresaron no demasiadas unidades al país.

Sin embargo, existen ejemplares en muy buenas condiciones y funcionamiento.

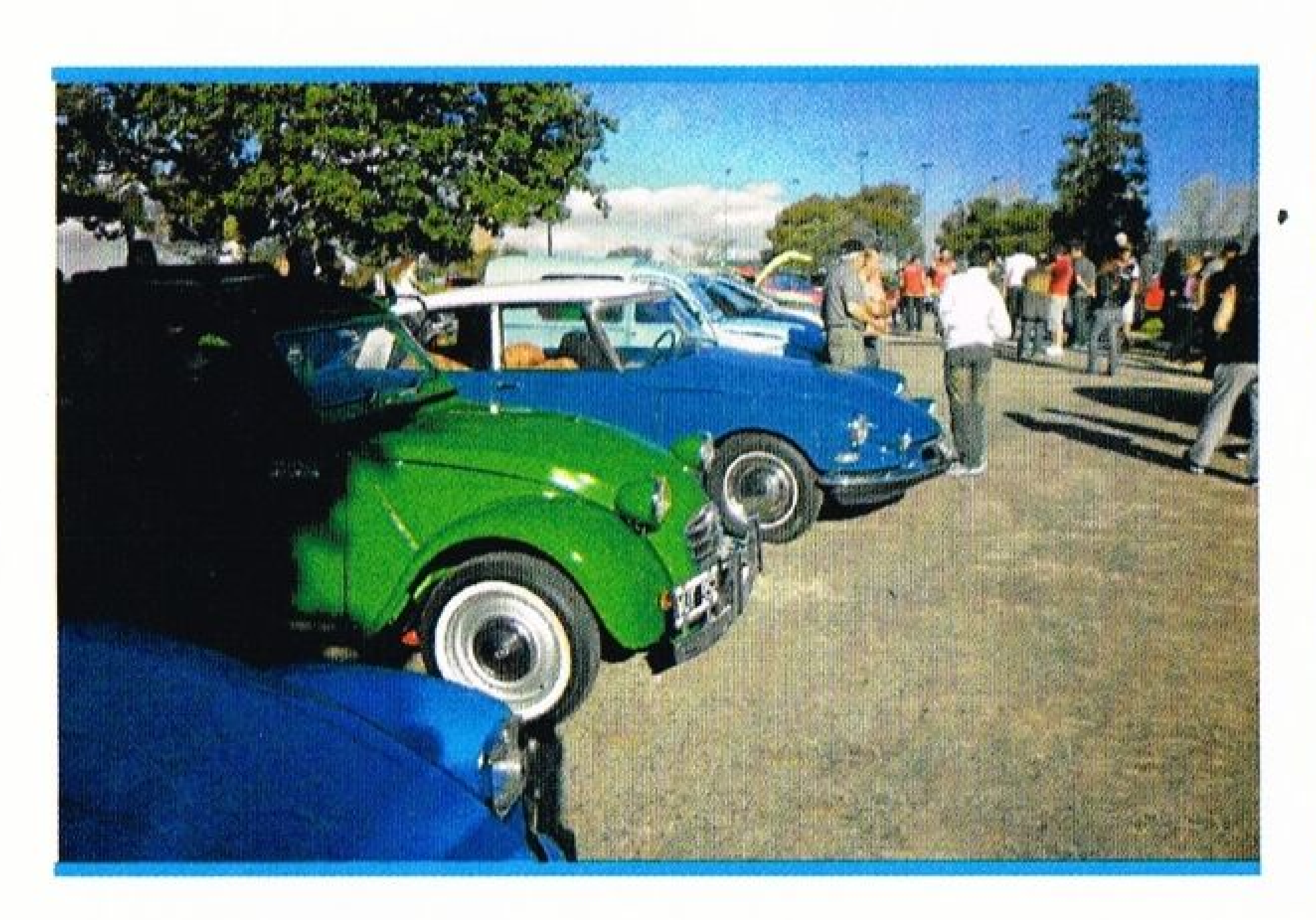


LOS AUTOS DEL CLUB SON CONVOCADOS POR CITROËN ARGENTINA CUANDO LA COMPAÑÍA QUIERE EVOCAR SU PASADO EN ALGÚN EVENTO.

No hay que olvidarse de que el DS tiene una suspensión hidroneumática de avanzada capaz de elevar el despeje (distancia con el suelo) del auto según elección del conductor. A las bondades del DS se las puede comprobar en las reuniones mensuales del club, que tienen lugar en el Parque Roca de la ciudad de Buenos Aires, si es que aparece algún exótico DS. Pero en ocasiones especiales nadie falta. Como cuando en 2005 celebraron los 50 años de existencia del modelo con una caravana por las calles porteñas.

El club busca mantener viva la historia de la marca. Y lo hace premiando a diferentes modelos Citroën en concursos divididos en categorías como Elegancia, Originalidad y Contemporáneos.

Todo sea por reconocer el esfuerzo y la dedicación que cada socio le pone a su vehículo, sin distinción de modelo o año de fabricación.



FUNDADO EL 25 DE JULIO DE 2000, ESTA ENTIDAD CONVOCA A TODOS LOS AMANTES DE LA MARCA.



EL CLUB SE REÚNE EL PRIMER DOMINGO DE LOS MESES IMPARES EN EL PARQUE ROCA PORTEÑO.

www.citroclub.com.ar

En los dos extremos

Son dos modelos totalmente opuestos. Por un lado, el 1500 no sólo fue uno de los autos más populares de Fiat, sino de toda la historia de la industria automotriz argentina. En cambio, el DS, importado, fue un auto que circuló poco por el país. Sin embargo, dejó la huella propia de un coche excéntrico por donde se lo mire.

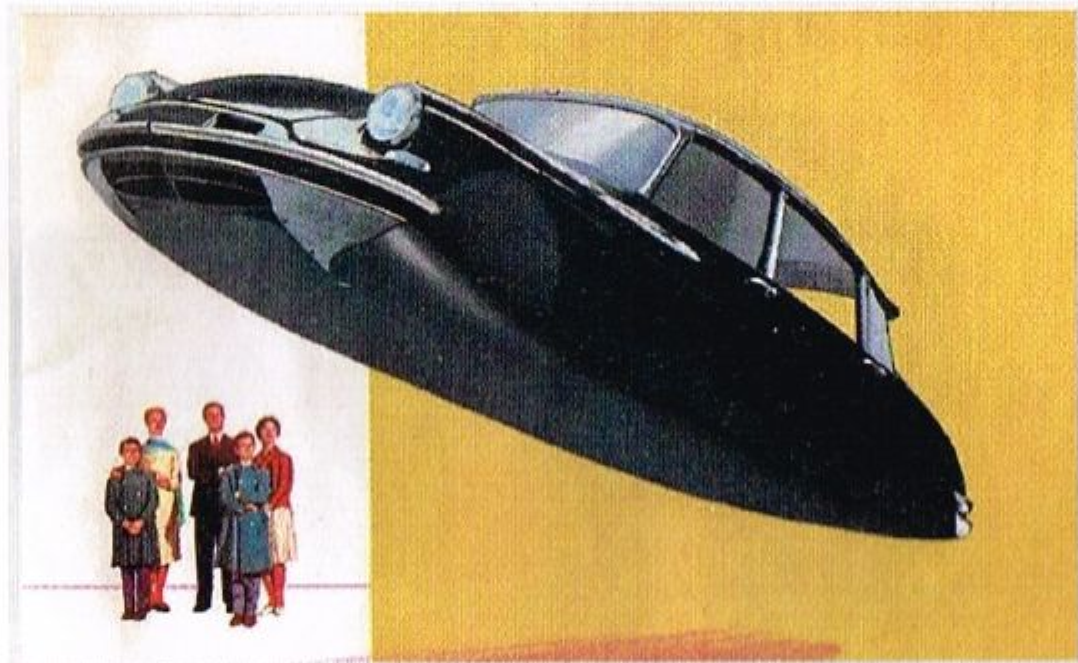
Para promocionar al 1500 se apelaba a sus cualidades como buena berlina familiar pero también a sus exitosos resultados en las pistas de carrera, que no fueron pocos. El mismísimo Carlos Reutemann llegó a ganar 12 Grandes Premios de F1 tras haber iniciado su carrera en la Argentina con Fiat. El DS duró 20 años en el mercado europeo y también mundial, dados sus avances tecnológicos. Acá llegó a cuentagotas mediante importaciones para el cuerpo diplomático de la embajada francesa, directivos de Citroën o directamente hechas por particulares. Cada uno con lo suyo, tanto el 1500 como el DS quedaron en la historia de los autos destacados que alguna vez circularon por nuestras calles.













AGRADECIMIENTOS

Club Fiat Clásicos de Argentina (Esteban Ibarra, Ricardo Varni, Claudio Danti y Alejandro Pilipczuk), Citroën Club Buenos Aires (Alejandro Beiroa, Enrique Bazterrica y Angel Castagno), Fiat Auto Argentina, José María Villafuerte y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de publicaciones de la época.

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

Editor General de Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

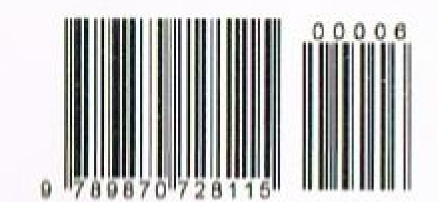
STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos 2014 / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2014.
560 p. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2811-5
1. Historia de los Autos. I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título
CDD 388.342
Fecha de catalogación: 10/07/2014

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014
Editorial: Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. • Piedras 1743 – Buenos Aires • 1ª Edición – Bs. As. – 8/2014 – 36.000 ejemplares
Impreso en Artes Gráficas Rioplatense S.A. • Libro de edición argentina • Impreso en Argentina • ISBN: 978-987-07-2811-5

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

Clarín



AUTO DE MECÁNICA SIMPLE, PERO CON CATEGORÍA. SUS ÉXITOS DEPORTIVOS TAMBIÉN AYUDARON A QUE SE CONVIRTIERA EN SÍMBOLO DE LA CLASE MEDIA. VERLO PASAR POR LA CALLE ERA UNA ATRACCIÓN.